1992 no. 24

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

KONINKLIJK BESLUIT van 14 januari 1992 (Stb. 35), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

Uitgegeven, 2 april 1992

De minister van Justitie,

H.S. Croes

BESLUIT van 24 februari 1992 tot afkondiging in het Afkondigingsblad van Aruba van het Besluit van 14 januari 1992 (Stb. 35), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Aruba,

Vanwege van de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaand besluit

Besluit van 14 januari 1992 (Stb. 35), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

Heeft de opneming daarvan in het Afkondigingsblad van Aruba bevolen.

Gedaan te Oranjestad, 24 februari 1992

O. Koolman

Besluit van 14 januari 1992, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 oktober 1991, nr. J 31 699/91, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende, dat het Schepenbesluit 1965 (Stb.367) in overeenstemming dient te worden gebracht met de wijzigingen die een Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie op 9 november 1988 heeft aangenomen op de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1976,157 en 1977,77) en op 10 november 1988 heeft aangenomen op de voorschriften van het Protocol van 1978 bij dit Verdrag (Trb.1978,189), welke wijzigingen betrekking hebben op het invoeren van een wereldomvattend maritiem satelliet-communicatiesysteem;

Overwegende, dat het Schepenbesluit 1965 voorts in overeenstemming dient te worden gebracht met de wijzigingen die de uitgebreide maritieme veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 11 april 1989 (resolutie MSC 13/57) en op 25 mei 1990 (resolutie MSC 19/58) heeft aangenomen op de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974;

Overwegende, dat tevens nog enkele andere wenselijk gebleken wijzigingen in het Schepenbesluit 1965 kunnen worden aangebracht;

Gelet op de artikelen 5, 9 en 73 van de Schepenwet (Stb.1932, 86);

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 9 december 1991, No. WO9.91 0558/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van januari 1992, nr. S/J /32.286/91, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367)[1] wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 1, eerste lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. De begrippen radio-officier, radiotelefonist, radiotelefoonstation, radiotelefonie-installatie en luisterdienst radiotelefonie, alsmede de omschrijvingen daarvan vervallen;

2. De omschrijving van Radioreglement komt als volgt te luiden: Radioreglement: het Radioreglement (Trb.1981, 78), behorende bij het op 6 november 1982 te Nairobi tot stand gekomen Internationale Verdrag betreffende de Telecommunicatie (Trb. 1983, 164);.

B. In artikel 6 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het tweede lid, tweede volzin, alsmede in het vijfde lid, tweede volzin, worden telkens de woorden «radioinstallaties en -toestellen, reddingsmiddelen, de bescherming tegen brand en de brandontdekkings- en brandblusmiddelen, de inertgasinstallatie, brandbeveiligingsplannen, radar, echolood, gyrokompas, loodsladders en mechanische loodsladders» vervangen door:
de reddingmiddelen en reddingvoorzieningen, de radioinstallaties met inbegrip van de radioinstallaties die in de groepsreddingmiddelen worden gebruikt, de brandbescherming, de brandveiligheidssystemen, en de brandveiligheidsmiddelen, de inertgasinstallatie, de hulpmiddelen bij de navigatie, nautische publicaties, de middelen om de loods aan boord te nemen.

2. In het derde lid, onderdeel a, onder (i), worden de woorden «reddingmiddelen – met uitzondering van de radiotelegafie installatie voor motorreddingboten of een draagbaar radiotoestel voor reddingboten en reddingvlotten –, het echolood, het gyrokompas, de brandontdekkings- en brandblusmiddelen, de inertgasinstallatie, de brandbeveiligingsplannen, de loodsladders, de mechanische loodsladders» vervangen door:
de reddingmiddelen en reddingvoorzieningen – met uitzondering van de radioinstallaties die in de groepsreddingmiddelen worden gebruikt –, de brandveiligheidssystemen en brandveiligheidsmiddelen, de inertgasinstallatie, de hulpmiddelen bij de navigatie, nautische publicaties, de middelen om de loods aan boord te nemen.

C. Artikel 22, eerste lid, wordt vervangen door:

1. Een passagiersschip moet een «veiligheidscertificaat voor passagiersschepen», alsmede een bij dit certificaat behorend «uitrustingsoverzicht» aan boord hebben.

D. Artikel 23, eerste lid, wordt vervangen door:

1. Een vrachtschip van 500 ton of meer moet een «uitrustingscertificaat voor vrachtschepen», alsmede een bij dit certificaat behorend «aanhangsel» en een «uitrustingsoverzicht» aan boord hebben.

E. In artikel 24, tweede lid, eerste volzin, worden de woorden een «radiotelegrafieveiligheidscertificaat voor vrachtschepen of een radiotelefonie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen» vervangen door: een «radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen».

F. Artikel 25 wordt vervangen door:

Artikel 25

Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen

1. Een vrachtschip van 300 ton of meer moet een «radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen», alsmede een bij dit certificaat behorend «uitrustingsoverzicht» aan boord hebben.

2. Een «radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen» wordt afgegeven nadat bij het onderzoek is gebleken, dat de radio-installatie, met inbegrip van de radio-installaties die in de groepsreddingmiddelen worden gebruikt, en indien aanwezig de radiorichtingzoeker, voldoen aan de voorschriften van dit besluit.

3. De aanvraag tot het verkrijgen van een «radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen» moet vergezeld gaan van de nodige gegevens betreffende de radio-installatie.

4.a. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt vast voor welk tijdvak een door hem afgegeven «radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen» zal gelden, met dien verstande en behoudens het bepaalde onder b van dit lid, dat dit niet langer mag zijn dan twaalf maanden.

b. Indien een onderzoek plaats vindt binnen twee maanden voor het einde van de tijdsduur waarvoor een «radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen», afgegeven ten behoeve van een schip van 300 ton of meer doch minder dan 500 ton, oorspronkelijk was afgegeven, kan dat certificaat worden ingetrokken en een nieuw certificaat worden afgegeven waarvan de geldigheidsduur 12 maanden na het einde van genoemde tijdsduur afloopt.

c. Het bepaalde in artikel 22, vierde lid, onder b, c en d is van overeenkomstige toepassing op het verlengen van de geldigheidsduur van een «radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen».

G. In artikel 39 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid vervalt de punt aan het slot en worden toegevoegd de woorden: en moet tevens voldoen aan de voorschriften van bijlage II van dit besluit.

2. Het derde en vierde lid worden vervangen door een nieuw derde lid, dat als volgt luidt:

3. De stabiliteit van een schip in beschadigde toestand moet voldoen aan de voorschriften van bijlage II van dit besluit.

H. Artikel 95, eerste lid, onderdeel d, wordt vervangen door:

d. Op een schip met een noodstuurpositie moet een telefoon of ander communicatiemiddel, waarmee informatie over de voorliggende koers van het schip naar die positie kan worden doorgegeven, aanwezig zijn. In aanvulling daarop moeten aan boord van zulk een schip van 500 ton of meer en gebouwd op of na 1 februari 1992 bij de noodstuurpositie voorzieningen zijn getroffen waarmee het kompas waarop wordt gestuurd kan worden afgelezen.

I. Artikel 95a wordt vervangen door:

Artikel 95a

Radarinstallaties en automatische radar-plot-apparatuur

1. Een schip van 500 ton of meer doch minder dan 10 000 ton, gebouwd op of na 1 september 1984, en een schip van 1600 ton of meer doch minder dan 10 000 ton, gebouwd vóór 1 september 1984, moeten zijn voorzien van tenminste één radarinstallatie.

2. Vanaf 1 februari 1995 moeten een passagiersschip van minder dan 10 000 ton en een vrachtschip van 300 ton of meer doch minder dan 10 000 ton zijn voorzien van tenminste één radarinstallatie, welke moet kunnen werken in de 9 Ghz band.

3. Een schip van 10 000 ton of meer moet zijn voorzien van tenminste twee radarinstallaties die in staat zijn onafhankelijk van elkaar te werken. Tenminste één van deze radarinstallaties moet vanaf 1 februari 1995 kunnen werken in de 9 Ghz band.

4. Op de brug van een schip dat ingevolge één der voorgaande leden is voorzien van een radarinstallatie, moeten plotvoorzieningen aanwezig zijn. Op een schip van 1600 ton of meer, gebouwd op of na 1 september 1984, moeten deze voorzieningen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

5. Automatische radar-plot-apparatuur moet aanwezig zijn op een schip van 10 000 ton of meer, behalve op een schip, geen tankschip zijnde, van minder dan 15 000 ton dat gebouwd is vóór 1 september 1984. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan hiervan ontheffing verlenen, indien het naar zijn oordeel onredelijk of onnodig is dat deze apparatuur op een schip aanwezig is.

6. De in dit artikel bedoelde radarinstallatie en automatische radar-plot-apparatuur moeten van een goedgekeurd type zijn.

J. In artikel 96 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste lid wordt vervangen door:
1. Een schip van 1600 ton of meer moet zijn voorzien van een richtingzoeker van een goedgekeurd type.

2. Het achtste lid wordt vervangen door:
8. Een schip van 1600 ton of meer, gebouwd op of na 1 september 1980 doch vóór 1 februari 1995, moet tot 1 februari 1999 zijn voorzien van radio-apparatuur bestemd voor het peilen recht vooruit («homing») op de radiotelefonie noodfrequentie.

3. Toegevoegd wordt een nieuw negende lid:
9. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid, indien het naar zijn oordeel onredelijk of onnodig is zulk een voorziening aan boord van een schip te eisen of indien het schip is voorzien van een ander middel voor plaatsbepaling dat geschikt is voor de met het schip te ondernemen reizen.

K. Artikel 101 wordt vervangen door:

Artikel 101

Radio-inrichtingen

Met inachtneming van de eisen die voortvloeien uit het Radioreglement, het Besluit radio-elektrische inrichtingen (Stb. 1988, 552) en uit op het gebied van de maritieme communicatie gesloten internationale verdragen waartoe het Koninkrijk is toegetreden, moet de radio-installatie en de radiocommunicatie aan boord van een schip voldoen aan het bepaalde in bijlage V van dit besluit, aan door Onze Minister te stellen veiligheidseisen, en tevens zijn voorzien van een door Onze Minister afgegeven verklaring van toelating.

L. Artikel 117 wordt vervangen door:

Artikel 117

Certificaathouders Maritieme Radiocommunicatie

1. Aan boord van een schip dat uitsluitend reizen onderneemt in zeegebied A1, zoals omschreven in artikel 2 van bijlage V van dit besluit, moet één der personen die als chef van de wacht, als bedoeld in artikel 113, kan optreden in het bezit zijn van een beperkt certificaat maritieme radiocommunicatie, afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Besluit radio-elektrische inrichtingen (Stb. 1988, 552), dan wel van een daarmee door Onze Minister gelijkgesteld certificaat.

2. Aan boord van een schip dat reizen onderneemt buiten het zeegebied A1, moeten alle personen die als chef van de wacht als bedoeld in artikel 113, kunnen optreden in het bezit zijn van een algemeen certificaat maritieme radiocommunicatie, afgegeven in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens het Besluit radio-elektrische inrichtingen, dan wel van een daarmee door Onze Minister gelijkgesteld certificaat. Een van deze personen moet door de kapitein zijn aangewezen als de verantwoordelijke persoon voor de afhandeling van radioberichtgeving tijdens noodgevallen.

M. In artikel 118 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Bij onderdeel a van het eerste lid vervalt de aanduiding a.

2. Het eerste lid, onderdeel b, vervalt.

3. In het tweede en derde lid vervallen de woorden «, onder a,» en «onder b».

N. In artikel 119 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het derde lid worden de woorden «voor zover deze de functies van kapitein, stuurman, scheepswerktuigkundige en radio-officier betreft» vervangen door: voor zover deze de functies van kapitein, stuurman en scheepswerktuigkundige betreft.

2. In het derde lid, onderdeel b.1°, vervalt de zinsnede: «en als radio-officier indien de verklaring de functie van radio-officier betreft,».

O. Artikel 131 wordt vervangen door:

Artikel 131

Kruitkamer

1. De kruitkamer moet waterdicht zijn en kunnen worden afgesloten door een waterdichte deur met slot.

2. De kruitkamer moet, door het verrichten van een eenvoudige handeling, door een vaste leiding met water kunnen worden gevuld en gevuld worden gehouden. De kruitkamer moet een inrichting ter ontluchting aan dek hebben, die van dubbel veiligheidsgaas moet zijn voorzien.

3. De kruitkamer moet bovendien voldoen aan het bepaalde in het «Handboek Gevaarlijke Stoffen» genoemd in artikel 130e van dit besluit.

P. In artikel 136a worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Onderdeel f vervalt.

2. De aanduiding van de onderdelen g, h, i en j wordt gewijzigd in: f, g, h en i.

3. In het nieuwe onderdeel i vervalt de zinsnede: «en in artikel 14a van bijlage XIII van dit besluit».

Q. In artikel 141 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In de aanhef vervallen de woorden «van een passagiersschip».

2. In onderdeel b worden de woorden «tenzij deze uit hoofde van de behoeften van de dienst noodzakelijk geopend moeten blijven, in welk geval maatregelen moeten worden genomen, dat zij te allen tijde onmiddellijk kunnen worden gesloten» vervangen door:
tenzij deze noodzakelijkerwijze geopend moeten worden of blijven, zoals omschreven in bijlage II van dit besluit.

R. Artikel 148 wordt vervangen door:

Artikel 148

Radiowachten

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de radiowachten, bedoeld in artikel 14 van bijlage V van dit besluit, worden gehouden.

S. In artikel 154, zevende lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In onderdeel a worden de woorden «alvorens ontluchting ter hoogte van het ladingtankdek plaatsvindt» vervangen door: alvorens ontluchting dan wel het uitdrijven van gassen ter hoogte van het ladingtankdek plaatsvindt.

2. In onderdeel b, onder (ii), worden de woorden «artikel 59, lid 2.2.2., van bijlage IV van dit besluit» vervangen door: artikel 59, lid 2.2.3., van bijlage IV van dit besluit; of.

3. In onderdeel b wordt na sub-onderdeel (ii) een derde sub-onderdeel toegevoegd, dat als volgt luidt:
(iii) indien het schip gebouwd is op of na 1 februari 1992, door middel van uitlaten voor ontluchting, welke voldoen aan het bepaalde in artikel 59, lid 2.2.2., van bijlage IV van dit besluit;.

4. In onderdeel b worden in het laatste zinsdeel de woorden «de ontluchting mag plaatsvinden ter hoogte van het ladingtankdek» vervangen door: de ontluchting dan wel het uitdrijven van gassen daarna mag plaatsvinden ter hoogte van het ladingtankdek.

T. Artikel 155 wordt vervangen door:

Artikel 155

Noodalarmering en noodseinen

De kapitein is verplicht zorg te dragen dat ten aanzien van noodalarmering en noodseinen de volgende regelen in acht worden genomen:
a. slechts hij is bevoegd bevel te geven tot het gebruik van noodalarmering of noodseinen;
b. de noodalarmering en de daarop volgende uitzending van nood-, spoed- en veiligheidsberichten, alsmede het annuleren van deze berichten moeten geschieden op de wijze als aangegeven in het Radioreglement; en
c. het gebruik van enige noodalarmering of van enig noodsein anders dan om aan te geven dat een schip, luchtvaartuig of persoon in ernstig en dreigend gevaar verkeert en onmiddellijk hulp nodig heeft, evenals het gebruik van enige alarmering of enig sein dat met de noodalarmering of een noodsein kan worden verward, is verboden.

U. In artikel 157 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het opschrift komt te luiden: Veiligheidsberichten.

2. In het eerste lid wordt de dubbele punt achter het woord «verplicht» vervangen door een komma, en wordt de puntkomma aan het eind van het onderdeel vervangen door een punt. Tevens vervalt de aanduiding «a» en, in de laatste volzin, de woorden «per radio».

3. In het eerste lid vervalt onderdeel b.

4. In het tweede lid, onder a(iii), onder b(ii) en onder e(i), worden telkens de woorden «Middelbare Tijd Greenwich» vervangen door «Gecoördineerde Wereldtijd-UTC».

5. Het derde en het vierde lid vervallen.

V. In artikel 160 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het eerste lid vervallen de onderdelen m, n en r. De aanduiding van de onderdelen o, p en q wordt gewijzigd in m, n en o.

2. Aan het eerste lid wordt toegevoegd een nieuwe onderdeel p, dat als volgt luidt:
p. 1°. van de persoon aangewezen voor afhandeling van de radioberichtgeving tijdens noodgevallen;
2°. van het tijdstip, waarop bij het verlaten van de haven, de radio-

wacht begint en het tijdstip, waarop bij het binnenlopen van de haven, die wacht wordt beëindigd;

3°. van de gegevens betreffende controle, onderhoud en het laden van de accumulatorbatterijen;

4°. wekelijks van de bijzonderheden omtrent het beproeven van de verplicht aanwezige draagbare VHF radio-installaties;

5°. wekelijks van de bijzonderheden omtrent het beproeven van de eventueel aanwezige vast aangebrachte VHF radio-installaties in reddingboten;

6°. maandelijks van de bijzonderheden omtrent het beproeven van het verplicht aanwezige satellietnoodradiobaken en de radar-transponders;

7°. van bijzonderheden omtrent de radiorichtingzoeker;

8°. van de berichtenwisseling met betrekking tot het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer in samengevatte vorm;

9°. van alle afwijkingen in de goede werking van de radio-installaties.

3. Het tweede lid wordt vervangen door:
2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de wachtdoende stuurman en de wachtdoende scheepswerktuigkundige, alsmede de persoon belast met de radiowacht, het scheepsdagboek en het machinedagboek ook overigens op de juiste wijze bijhouden.

4. In het derde lid wordt de zinsnede «als bedoeld in het eerste lid van dit artikel onder b, c, d, e, g, j, o, p, en q vervangen door: als bedoeld in het eerste lid van dit artikel onder b, c, d, e, g, j, m, n en o.

W. Artikel 161 vervalt.

ARTIKEL II

Bijlage II van het Schepenbesluit 1965 wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 11 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het opschrift wordt vervangen door:
Piekschotten, schotten die het voortstuwingsgedeelte begrenzen, en schroefaskokers aan boord van vrachtschepen.

2. Na het zevende lid worden twee nieuwe leden ingevoegd, die als volgt luiden:
8. Op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moeten schotten zijn aangebracht die de voortstuwingsruimte aan de voorkant en de achterkant afscheiden van de accommodatieruimten en de laadruimten. Deze schotten moeten tot het vrijboorddek waterdicht zijn.
9. Op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moeten de schroefaskokers in niet te grote waterdichte ruimten zijn ondergebracht. Teneinde het gevaar van binnendringen van water in het schip in geval van schade aan de schroefaskokers te verminderen, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aanvullende maatregelen voorschrijven.

3. Het bestaande achtste lid wordt vernummerd tot tiende lid.

B. Na artikel 12 wordt ingevoegd een nieuw artikel 12a, luidende:

Artikel 12a

Dubbele bodem aan boord van vrachtschepen, geen tankschepen zijnde, gebouwd op of na 1 februari 1992

1. Er moet een dubbele bodem zijn die zich uitstrekt van het voorpiekschot tot het achterpiekschot, voor zover dit uitvoerbaar is in verband met de inrichting van het schip en verenigbaar is met een goede uitvoering van de dienst aan boord.

2. De hoogte van de in het eerste lid bedoelde dubbele bodem moet ten genoegen zijn van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en de tanktop moet in de zijden op zodanige hoogte op de huid aansluiten, dat het vlak van het schip tot de ronding van de kimmen is beschermd.

3. In de dubbele bodem aangebrachte kleine lensputten van ruimen mogen niet dieper zijn dan nodig is. In het achtergedeelte van een astunnel mag een lensput echter tot de huid doorlopen. Elders geplaatste putten kunnen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden toegestaan, indien wordt aangetoond dat de aangebrachte voorzieningen een bescherming bieden die gelijkwaardig is aan die van een dubbele bodem die voldoet aan de eisen van dit artikel.

4. Ter plaatse van waterdichte afdelingen, die uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van vloeistoffen, behoeft geen dubbele bodem te worden aangebracht indien de veiligheid van het schip bij een bodembeschadiging naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie daardoor niet vermindert.

5 Het bepaalde in de voorgaande leden geldt niet met betrekking tot kleine vaartuigen.

C. Artikel 15 wordt vervangen door:

Artikel 15

Waterdichte deuren en openingen in waterdichte schotten aan boord van passagiersschepen, gebouwd op of na 1 februari 1992

1. Het aantal openingen in waterdichte schotten moet worden beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met de algemene inrichting en de goede uitoefening van de dienst aan boord; deze openingen moeten van deugdelijke middelen tot afsluiting zijn voorzien.

2.1 Indien pijpen, spuipijpen, elektrische leidingen, enzovoort, door waterdichte schotten worden gevoerd, moeten de doorvoeringen waterdicht zijn.

2.2 Afsluiters die geen deel uitmaken van een pijpleidingsysteem, mogen niet zijn aangesloten op openingen in waterdichte schotten.

2.3 Lood of andere materialen van geringe bestendigheid tegen hitte, mogen niet worden toegepast in leidingsystemen die door waterdichte schotten gaan, indien beschadiging daarvan in geval van brand aan de waterdichtheid van de schotten afbreuk zou kunnen doen.

3.1 Deuren, mangaten en andere toegangsopeningen mogen niet voorkomen in:

3.1.1 het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn;

3.1.2 waterdichte dwarsschotten die een laadruimte afscheiden van een belendende laadruimte, van een permanent kolenruim of van een reservekolenruim, behalve in het geval, aangegeven in lid 10.1 en in artikel 16.

3.2 Met uitzondering van het bepaalde in lid 3.3 mag het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn door slechts één pijp, die dient voor het transport van vloeistof van en naar de voorpiek, zijn doorboord. De pijp moet zijn voorzien van een afsluiter met neerschroefbare klep, die boven het schottendek kan worden bediend en in de voorpiek tegen het aanvaringsschot moet zijn bevestigd. Het Hoofd van de Scheepvaart-inspectie kan echter toestaan dat deze afsluiter aan de achterzijde van het aanvaringsschot wordt bevestigd mits de afsluiter gemakkelijk toegankelijk is onder alle dienstomstandigheden en de ruimte, waarin de afsluiter voorkomt, geen laadruimte is.

3.3 Wanneer de voorpiek is ingericht voor de berging van twee verschillende soorten vloeistoffen, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn door twee pijpen wordt doorboord, elk voorzien van een afsluiter op de wijze zoals in lid 3.2 is voorgeschreven, indien een andere oplossing waarbij met één pijp kan worden volstaan, op praktische gronden onmogelijk is en in verband met de onderverdeling dezelfde mate van veiligheid wordt gehandhaafd.

4.1 Waterdichte deuren in schotten tussen permanente kolenruimen en reserve kolenruimen moeten steeds toegankelijk zijn, behalve de deuren in schotten tussen bunkers in tussendekken waarop het bepaalde in lid 9.4 van toepassing is.

4.2 Afdoende voorzieningen door middel van schermen of anderszins moeten worden getroffen, teneinde te verhinderen dat de kolen het sluiten van waterdichte kolenschuiven beletten.

5. Behoudens het bepaalde in het elfde lid mag, afgezien van de deuren naar kolenruimen en schroefastunnels, in ruimten waarin de hoofd- en hulpmachines voor de voortstuwing met inbegrip van de ketels ten dienste van de voortstuwing en alle permanente kolenruimen zijn ondergebracht, niet meer dan één deur in elk hoofddwarsschot voorkomen. Indien twee of meer schroefassen aanwezig zijn moeten de tunnels door middel van een dwarsverbinding onderling toegankelijk zijn. Er mag in het voortstuwingsgedeelte slechts één deur zijn naar de tunnels wanneer twee schroefassen aanwezig zijn, en slechts twee deuren wanneer méér dan twee schroefassen aanwezig zijn. Al deze deuren moeten schuifdeuren zijn en zodanig zijn aangebracht dat de bovenkant van de drempels zo hoog is gelegen als praktisch mogelijk is. De bewegingsinrichtingen voor handbediening, die zich boven het schottendek bevinden, moeten zijn aangebracht buiten de ruimten waarin de machines zijn opgesteld.

6.1 Waterdichte deuren moeten, behalve in het geval aangegeven in lid 10.1 of in artikel 16, werktuiglijk bewogen schuifdeuren zijn die voldoen aan de eisen gesteld in het zevende lid en die gelijktijdig bij rechtopliggend schip in niet meer dan zestig seconden kunnen worden gesloten vanaf het centrale bedieningspaneel op de brug.

6.2 De werktuiglijke of met handkracht bediende middelen voor het bewegen van alle werktuiglijk beweegbare waterdichte schuifdeuren moeten zodanig zijn, dat de deur nog kan worden gesloten wanneer het schip een helling heeft van 15 graden over welke zijde ook. Tevens dient rekening te worden gehouden met de krachten die op elk van beide zijden van de deuren kunnen werken wanneer water door de opening stroomt, waarbij op de hartlijn van de deur een statische druk wordt uitgeoefend die gelijk is aan een waterhoogte van ten minste 1 meter boven de drempel.

6.3 Bedieningsmiddelen van waterdichte deuren, met inbegrip van hydraulische pijpleidingsystemen en elektrische kabels, moeten zo dicht worden geplaatst bij het schot waarin de deuren zijn aangebracht als praktisch uitvoerbaar is, teneinde de waarschijnlijkheid dat de deuren betrokken raken bij een schade die het schip ondervindt, tot een minimum te beperken. De plaatsing van waterdichte deuren en hun bediening moet zodanig zijn dat indien het schip schade ondervindt binnen één vijfde van de breedte van het schip als omschreven in artikel 2, waarbij de afstand loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de hoogst gelegen indelingslastlijn wordt gemeten, de werking van de waterdichte deuren buiten het beschadigde gedeelte van het schip niet nadelig wordt beïnvloed.

6.4 Alle werktuiglijk bewogen waterdichte schuifdeuren moeten zijn voorzien van standaanwijzers, die op alle plaatsen voor afstandsbediening aangeven of de deuren geopend dan wel gesloten zijn. Plaatsen voor afstandsbediening mogen alleen op de brug zijn ondergebracht zoals vereist in lid 7.1.5, en op de locatie waar handbediening boven het schottendek is vereist in lid 7.1.4.

7.1 Elke werktuiglijk bewogen waterdichte schuifdeur:

7.1.1 moet een vertikale of horizontale bewegingsrichting hebben;

7.1.2 moet een zodanige breedte hebben dat de wijdte van de vrije doorlaatopeningen niet meer bedraagt dan 1,2 meter. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan deuren van een grotere breedte toestaan, echter alleen voor zover dit noodzakelijk is voor een goede uitvoering van de dienst aan boord mits aanvullende veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen, waaronder de volgende:

a. teneinde lekkage te voorkomen moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de sterkte van de deur en afsluitmiddelen;

b. de deur moet buiten de beschadigingszone van B/5 zijn gelegen;

c. behoudens het bepaalde in lid 11 moet de deur op zee gesloten worden gehouden, behalve voor perioden van beperkte tijdsduur indien dit absoluut noodzakelijk is zoals vast te stellen door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

7.1.3 moet zijn voorzien van de noodzakelijke uitrusting voor het openen en sluiten van de deur met gebruikmaking van elektrische, hydraulische, of een andere vorm van werktuiglijke aandrijving ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie;

7.1.4 moet zijn voorzien van een afzonderlijke bewegingsinrichting voor handbediening. De bewegingsinrichting moet zodanig zijn, dat de deur ter plaatse aan beide zijden van het schot kan worden geopend en gesloten, en ook op een toegankelijke plaats boven het schottendek met handkracht kan worden gesloten door middel van een handwiel of ronddraaiende kruk of een andere inrichting die dezelfde veiligheid biedt ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. De draairichting of

anderszins moet duidelijk worden aangegeven op alle plaatsen voor de bediening. De deur moet bij een rechtopliggend schip door middel van handbediening in niet meer dan negentig seconden volledig kunnen worden gesloten;

7.1.5 moet zijn voorzien van een werktuiglijke bewegingsinrichting voor het openen en sluiten van de deur aan beide zijden van de deur en eveneens voor het sluiten van de deur vanaf het centrale bedieningspaneel op de brug;

7.1.6 moet zijn voorzien van een systeem dat een hoorbaar alarm kan afgeven, te onderscheiden van andere alarmen in de omgeving, dat zal werken telkens wanneer de deur werktuiglijk op afstand wordt gesloten en dat ten minste vijf seconden maar niet meer dan tien seconden moet klinken voordat de deur begint te bewegen totdat de deur volledig is gesloten. In het geval van handbediening op afstand is het voldoende dat het hoorbare alarm alleen afgaat als de deur in beweging is. Bovendien kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie eisen dat in passagiers-ruimten en ruimten met een hoog achtergrondgeluidsniveau het hoorbare alarm wordt aangevuld met een intermitterend zichtbaar alarm ter plaatse van de deur; en

7.1.7 moet bij werktuiglijke bediening bij benadering een eenparige sluitsnelheid hebben. Bij een rechtopliggend schip moet de tijd benodigd voor het sluiten gemeten vanaf het tijdstip dat de deur begint te bewegen tot het tijdstip dat de deur de volledig gesloten positie bereikt in geen geval minder dan twintig seconden of meer dan veeertig seconden bedragen.

7.2 De elektrische bekrachtiging vereist voor werktuiglijk bewogen waterdichte schuifdeuren moet of rechtstreeks worden gevoed vanaf het noodschakelbord of via een uitsluitend voor dit doel ingericht verdeelbord boven het schottendek. De daarbij behorende stroomkringen voor de bediening, signalering en alarmering moeten hetzij rechtstreeks worden gevoed vanaf het noodschakelbord hetzij via een uitsluitend voor dit doel ingericht verdeelbord boven het schottendek en in staat zijn om automatisch te worden gevoed door de tijdelijke elektrische noodkrachtbron, zoals vereist in artikel 42 lid 3.1.3, of een andere op een voor noodgebruik geschikte plaats opgestelde noodkrachtbron, in het geval van een storing van zowel de elektrische hoofdkrachtbron als de elektrische noodkrachtbron.

7.3 Werktuiglijk bewogen waterdichte schuifdeuren moeten één van de volgende voorzieningen hebben:

7.3.1 een op één plaats ondergebracht hydraulisch systeem met twee onafhankelijke krachtbronnen, die ieder uit een motor en pomp bestaan, die in staat zijn om gelijktijdig alle deuren te sluiten. Bovendien moeten er voor de gehele installatie hydraulische buffervaten zijn van voldoende capaciteit om alle deuren ten minste drie maal te bewegen, dat wil zeggen: sluiten-openen-sluiten, tegen een helling van 15 graden. Deze bewegingscyclus moet kunnen worden uitgevoerd als de druk in het buffervat gelijk is aan de druk waarbij de pomp wordt ingeschakeld. De te gebruiken vloeistof moet zodanig worden gekozen, dat rekening wordt gehouden met de temperaturen waaraan de installatie bij de bedrijfsuitvoering redelijkerwijze zal worden blootgesteld. Het werktuiglijke bedieningssysteem moet zodanig zijn ontworpen dat de mogelijkheid van een enkelvoudige fout in het hydrau-lische pijpsysteem die de bediening van meer dan één deur nadelig beïnvloedt, tot een minimum wordt beperkt. Het hydrau-lische systeem moet zijn voorzien van een laag-niveau alarm

voor de reservoirs van de hydraulische vloeistof voor de bekrachtiging van het werktuiglijke bedieningssysteem en van een alarm voor een te lage gasdruk of andere doeltreffende middelen voor het bewaken van verlies van opgeslagen energie in hydraulische buffervaten. Deze alarmeringen moeten hoorbaar en zichtbaar zijn en moeten zijn geplaatst op het centrale bedieningspaneel op de brug; of

7.3.2 een onafhankelijk hydraulisch systeem voor elke deur met een krachtbron, die uit een motor en pomp bestaat, die in staat moet zijn de deur te openen en te sluiten. Bovendien moet er een hydraulisch buffervat zijn van voldoende capaciteit om de deur ten minste drie maal te bewegen, dat wil zeggen: sluiten-openen-sluiten, tegen een helling van 15 graden. Deze bedieningscyclus moet kunnen worden uitgevoerd als de druk in het buffervat gelijk is aan de druk waarbij de pomp wordt ingeschakeld. De te gebruiken vloeistof moet zodanig worden gekozen, dat rekening wordt gehouden met de temperaturen waaraan de installatie bij de bedrijfsuitvoering redelijkerwijze zal worden blootgesteld. Er moet een lagedruk groepsalarm of andere doeltreffende middelen voor de detectie van verlies van opgeslagen energie en hydraulische buffervaten zijn aangebracht op het centrale bedieningspaneel op de brug. Er moet bovendien een signalering van verlies van opgeslagen energie zijn aangebracht bij iedere plaatselijke bedieningspositie; of

7.3.3 een onafhankelijk elektrisch systeem met motor voor elke deur die in staat moet zijn de deur te openen en te sluiten. De motor moet automatisch kunnen worden gevoed door de tijdelijke elektrische noodkrachtbron, zoals vereist in artikel 42 lid 4.2, in het geval van een storing van zowel de elektrische hoofdkrachtbron als de elektrische noodkrachtbron en met voldoende capaciteit om de deur ten minste drie maal te bewegen, dat wil zeggen: sluiten-openen-sluiten, tegen een helling van 15 graden.

7.3.4 Voor de systemen omschreven in de leden 7.3.1, 7.3.2 en 7.3.3 moeten de volgende voorzieningen zijn getroffen: Werktuiglijk bekrachtigde systemen voor werktuiglijk bewogen waterdichte schuifdeuren moeten onafhankelijk zijn van ieder ander werktuiglijk bekrachtigd systeem. Een enkelvoudige fout in de elektrische of hydraulische werktuiglijk bekrachtigde systemen, met uitzondering van het hydraulische aandrijvingsmechanisme, mag voor geen enkele deur de mogelijkheid van beweging door handbediening beletten.

7.4 Er moeten bedieningshandels aan beide zijden van het schot op een hoogte van niet minder dan 1,6 meter boven het vloeroppervlak worden aangebracht op een zodanige wijze dat personen die door de deuropening gaan de beide handels in de open positie kunnen houden zonder dat het werktuiglijk bewogen sluitmechanisme toevallig in werking kan worden gesteld. De bewegingsrichting van de handels voor het openen en sluiten van de deur moet overeenkomen met de bewegingsrichting van de deur en moet duidelijk zijn aangegeven.

7.5 De elektrische uitrusting en de componenten voor waterdichte deuren moeten, voorzover dit praktisch uitvoerbaar is, boven het schottendek en buiten gevaarlijke ruimten zijn gelegen.

7.6 De omkastingen van elektrische componenten die noodzakelijkerwijs beneden het schottendek zijn gelegen moeten een passende bescherming bieden tegen het binnendringen van water. Verwezen wordt naar de volgende IEC-publicatie 529:1976:

a. elekrische motoren, daarbij behorende stroomkringen en componenten voor de bediening, beschermd volgens IP x 7 norm;
b. standaanwijzers van deuren en daarbij behorende stroomkringcomponenten, beschermd volgens IP x 8 norm; en
c. waarschuwingssignalen voor het bewegen van de deur, beschermd volgens IP x 6 norm.

Andere uitvoeringen voor de omkastingen van elektrische componenten mogen worden toegepast indien ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat een gelijkwaardige bescherming wordt bereikt. De beproeving op waterdruk van de omkastingen beschermt volgens IP x 8 moet worden gebaseerd op de druk die ter plaatse van de component kan optreden tijdens vervuld raken gedurende een periode van 36 uur.

7.7 De stroomkringen voor de elektrische bekrachtiging, bediening, signalering en alarmering moeten zodanig tegen gebreken worden beschermd dat een storing in een stroomkring van een deur geen storing veroorzaakt in een stroomkring van een andere deur. Kortsluiting of andere defecten in de stroomkringen voor de signalering of alarmering moeten niet een verlies van de werktuiglijke werking van die deur tot gevolg hebben. De voorzieningen moeten zodanig zijn dat lekkage van water in de elektrische uitrusting gelegen onder het schottendek niet het openen van de deur veroorzaakt.

7.8 Een enkelvoudige elektrische fout in de systemen van de werktuiglijke bekrachtiging of de bediening van een werktuiglijk bewogen waterdichte schuifdeur moet niet het openen van een gesloten deur tot gevolg hebben. De beschikbaarheid van de elektrische energie voor elk van de motoren, vereist in lid 7.3, moet continu worden bewaakt op een punt van de elektrische stroomkring van de motoren zo dicht als praktisch mogelijk gelegen bij de motoren. Het uitvallen van de energievoorziening van elk van boven bedoelde motoren dient een hoorbaar en zichtbaar alarm op het centrale bedieningspaneel op de brug te activeren.

8.1 Het centrale bedieningspaneel op de brug moet een keuzeschakelaar hebben met twee standen voor de wijze van bediening: een stand «bediening ter plaatse» waarbij het mogelijk moet zijn elke deur ter plaatse te openen en na gebruik ter plaatse te sluiten zonder dat de deur automatisch kan worden gesloten en een stand «deuren sluiten» waarbij elke geopende deur automatisch wordt gesloten. In de stand «deuren sluiten» moeten de deuren ter plaatse kunnen worden geopend en moeten de deuren automatisch weer worden gesloten na het loslaten van het plaatselijke bedieningsmechanisme. De keuzeschakelaar moet normaal in de stand «bediening ter plaatse» staan. De stand «deuren sluiten» moet slechts worden gebruikt in een noodtoestand of voor beproevingsdoeleinden. Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de betrouwbaarheid van de keuzeschakelaar. Bovendien moet deze keuze-schakelaar beschermd zijn tegen ongewild gebruik.

8.2 Het centrale bedieningspaneel op de brug moet worden voorzien van een schema waarop de plaats van elke deur is weergegeven, met signaallampjes die voor elke deur laten zien of deze is geopend of gesloten. Een rood licht moet aangeven dat een deur volledig is geopend en een groen licht moet aangeven dat een deur volledig is gesloten. Wanneer de deur door middel van afstandsbediening wordt gesloten moet het rode licht de tussenstand aangeven door een knippersignaal. Voor elke deur moet de stroomkring voor de signalering onafhankelijk zijn van de stroomkring voor de bediening.

8.3 Het moet niet mogelijk zijn enige deur door middel van afstandsbediening te openen vanaf het centrale bedieningspaneel.

9.1 Waterdichte deuren moeten tijdens de vaart gesloten zijn tenzij zij mogen worden geopend tijdens de vaart zoals bepaald in de leden 9.2, 9.3 en 9.4. Waterdichte deuren met een wijdte van de opening van meer dan 1,20 meter, zoals toegestaan in lid 7.1.2 en het elfde lid, mogen slechts worden geopend in de omstandigheden als omschreven in deze leden.

9.2 Een waterdichte deur mag tijdens de vaart worden geopend om doorgang te verlenen aan passagiers of bemanning, of als werk in de onmiddellijke nabijheid van de deur het noodzakelijk maakt dat deze wordt geopend. De deur moet onmiddellijk worden gesloten na passage of als de taak voltooid is, die het geopend zijn van de deur noodzakelijk maakte.

9.3 Bepaalde waterdichte deuren mogen tijdens de vaart open blijven, echter slechts indien dit als absoluut noodzakelijk wordt beschouwd; dit houdt in dat het geopend zijn als van wezenlijk belang wordt beschouwd voor de veilige en doelmatige bedrijfsvoering van de werktuiglijke uitrusting van het schip of om de passagiers onbeperkte toegang te verlenen tot alle voor passagiers gewoonlijk toegankelijke ruimten. De vaststelling van een dergelijke noodzaak moet geschieden door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en wel slechts na zorgvuldige beschouwing van de invloed op de bedrijfsvoering en de veiligheid van het schip. Een waterdichte deur waarvan wordt toegestaan aldus open te blijven moet duidelijk zijn aangegeven in de stabiliteitsgegevens van het schip en moet altijd gereed zijn om onmiddellijk te worden gesloten.

9.4 Waterdichte schuifdeuren aangebracht tussen tussendekskolenruimen onder het schottendek mogen op zee somtijds open zijn voor het verwerken van kolen. Het openen en het sluiten van deze deuren moet in het scheepsdagboek worden aangetekend.

10.1 Indien het aanbrengen van waterdichte deuren in waterdichte schotten die tussendekslaadruimten van elkaar scheiden, noodzakelijk is, mogen deze draaideuren, roldeuren of schuifdeuren zijn, doch zij mogen niet op afstand bedienbaar zijn. Zij moeten zijn aangebracht op het hoogste niveau dat mogelijk is en zo ver van de huidbeplating zijn verwijderd als praktisch mogelijk is, maar in geen geval mag één der vertikale zijden van een dergelijke deur zijn gelegen op een afstand van de huidbeplating, die minder is dan één vijfde van de breedte van het schip als omschreven in artikel 2, waarbij de afstand loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de hoogst gelegen indelingslastlijn wordt gemeten.

10.2 De deuren, genoemd in lid 10.1, moeten worden gesloten vóórdat de reis begint en tijdens de vaart gesloten blijven; de tijdstippen waarop deze deuren in de haven worden geopend, en, voordat het schip de haven verlaat, worden gesloten, moeten in het scheepsdagboek worden vermeld. Indien één of meer van deze deuren gedurende de reis toegankelijk zijn, moeten zij zijn voorzien van een middel waardoor openen door onbevoegden wordt voorkomen. Wanneer men dergelijke deuren wenst aan te brengen, moet de noodzaak daarvan aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden aangetoond.

11. Wegneembare platen in waterdichte schotten mogen slechts in voortstuwingsgedeelten worden toegepast. Dergelijke platen moeten,

vóór het schip de haven of rede verlaat, aangebracht en waterdicht zijn en mogen tijdens de vaart niet worden verwijderd, behalve wanneer dit ter beoordeling van de kapitein dringend noodzakelijk is. De tijdstippen van het verwijderen en weer aanbrengen van elke dergelijke wegneembare plaat moet worden aangetekend in het scheepsdagboek, en de nodige voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen bij het weer aanbrengen om de waterdichtheid te waarborgen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat in elk hoofddwarsschot in plaats van deze wegneembare platen ten hoogste één werktuiglijk beweegbare waterdichte schuifdeur wordt aangebracht, die met betrekking tot de breedte moet voldoen aan het gestelde in lid 7.1.2, en mits deze deuren worden gesloten vóór het schip de haven of rede verlaat en tijdens de vaart gesloten blijven, behalve wanneer opening ter beoordeling van de kapitein dringend noodzakelijk is. Deze deuren hoeven niet te voldoen aan de eisen omschreven in lid 7.1.4 met betrekking tot het volledig sluiten in 90 seconden door middel van handbediening. Het tijdstip van het openen en sluiten van deze deuren moet, of het schip op zee of in de haven is, worden aangetekend in het scheepsdagboek.

12.1 Indien verkeersgangen of tunnels voor de verbinding tussen de verblijven voor de bemanning en de stookplaats, voor doorvoer van pijpleidingen of voor enig ander doel door waterdichte hoofddwarsschotten leiden, moeten zij waterdicht zijn en voldoen aan het bepaalde in artikel 19. Indien dergelijke verkeersgangen of tunnels gedurende de reis als doorgang worden benut, moet ten minste één uiteinde waterdicht aansluiten op een schacht die tot boven de indompelingsgrenslijn waterdicht is opgetrokken en waarvan de uitgang boven deze grenslijn is gelegen. De opening aan het andere einde van deze verkeersgangen of tunnels mag worden gesloten door middel van een waterdichte deur van de soort als op grond van de plaats in het schip wordt vereist. Dergelijke verkeersgangen of tunnels mogen niet door het eerste, achter het aanvaringsschot gelegen, dwarsschot dat deel uitmaakt van de waterdichte indeling, worden gevoerd.

12.2 Tunnels, die door waterdichte hoofddwarsschotten leiden, mogen worden toegepast, mits ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat afdoende maatregelen zijn genomen om de waterdichtheid van de betreffende schotten te verzekeren.

12.3 Waar verkeersgangen in verband met gekoelde lading en ventilatie of kanalen ten behoeve van geforceerde trek door meer dan één waterdicht schot worden gevoerd, moeten de afsluitmiddelen van zulke openingen werktuiglijk kunnen worden bewogen en vanaf een boven het schottendek gelegen centrale positie kunnen worden gesloten.«

D. In artikel 16, tweede lid, worden de woorden «lid 12 van artikel 15» vervangen door: artikel 15, tiende lid.

E. Na artikel 23 wordt ingevoegd een nieuw artikel 23a, luidende:

Artikel 23a

Informatie voor het gebruik bij beschadiging van vrachtschepen met droge lading, gebouwd op of na 1 februari 1992

1. Een tekening die voor elk dek en ruim duidelijk aangeeft de begrenzende schotten van de waterdichte afdelingen, de openingen daarin met

de middelen tot sluiting en de bedieningsplaatsen hiervan, zomede de inrichtingen voor de correctie van slagzij als gevolg van vollopen, moet op de brug blijvend zijn opgehangen dan wel aldaar ter beschikking zijn ter voorlichting van de officier van de wacht. Bovendien moeten instruktieboekjes die de genoemde gegevens bevatten, ter beschikking van de officieren worden gesteld.

2. Draaideuren en schuifdeuren in waterdichte schotten moeten zijn voorzien van standaanwijzers. Op de brug moet worden aangegeven of de deuren open dan wel gesloten zijn. Bovendien moeten de deuren in de scheepshuid en andere openingen die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kunnen leiden tot vollopen indien zij geopend blijven of niet deugdelijk zijn vergrendeld, van dergelijke standaanwijzers zijn voorzien.

3.1 Als algemene voorzorgsmaatregel moet een overzicht aanwezig zijn dat de voorzieningen, de omstandigheden en handelwijzen weergeeft die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk worden geacht voor het handhaven van de waterdichtheid bij normaal scheepsbedrijf.

3.2 Als bijzondere voorzorgsmaatregel moet een overzicht aanwezig zijn dat de verrichtingen, zoals het afsluiten, het vastzetten van lading, en het in werking stellen van alarmen, weergeeft die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van wezenlijk belang worden geacht in verband met de veiligheid van het schip en zijn bemanning.

4. Het bepaalde in de voorgaande leden geldt niet met betrekking tot kleine vaartuigen.

F. De artikelen 23a en 23b worden vernummerd tot: 23b en 23c.

G. Na hoofdstuk B wordt ingevoegd een nieuw hoofdstuk B.1, dat als volgt luidt:

Hoofdstuk B.1

Waterdichte indeling en lekstabiliteit van vrachtschepen, gebouwd op of na 1 februari 1992

Artikel 25a

Toepassing

1. De eisen in dit Hoofdstuk zijn van toepassing op vrachtschepen met een lengte («L_S») groter dan 100 m, met uitzondering van die schepen waarvan wordt aangetoond dat ze voldoen aan andere, elders in dit Besluit gestelde voorschriften voor de waterdichte indeling en lekstabiliteit.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor een speciaal schip of groep van schepen een afwijkende regeling aanvaarden, indien wordt aangetoond dat ten minste dezelfde mate van veiligheid wordt bereikt als die in overeenstemming met deze voorschriften.

Artikel 25b

Omschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt, tenzij nadrukkelijk anders bepaald, verstaan onder:
1.1 Indelingslastlijn: een waterlijn gebruikt bij de vaststelling van de waterdichte indeling van het schip;
1.2 Hoogst gelegen indelingslastlijn: de indelingslastlijn behorende bij de toe te kennen zomerdiepgang van het schip;
1.3 Partiële lastlijn: de diepgang van het lege schip vermeerderd met 60 percent van het verschil tussen de diepgang behorende bij de hoogst gelegen indelingslastlijn en de diepgang van het lege schip;

2.1 Indelingslengte van het schip («L_S»): de grootste geprojekteerde lengte naar de mal van het gedeelte van het schip gelegen onder het dek, of de dekken dat in vertikale zin de begrenzing vormt bij vervuld raken, waarbij het schip wordt verondersteld zich te bevinden op de hoogst gelegen indelingslastlijn;
2.2 Midlengte: het middelste punt ($\frac{1}{2}L_S$) van de indelingslengte van het schip;
2.3 Achtereindpunt: de achterlijk gelegen begrenzing van de indelingslengte;
2.4 Vooreindpunt: de voorlijk gelegen begrenzing van de indelingslengte;

3. Breedte (B): de grootste breedte, gemeten op midlengte op de buitenkant van de spanten, op of beneden de hoogst gelegen indelingslastlijn;

4. Diepgang (d): de vertikale afstand van de lijn van onderkant spanten tot de beschouwde indelingslastlijn, gemeten op midlengte;

5. Permeabiliteit (μ): de verhouding van het ondergedompelde volume van de ruimte dat door water kan worden ingenomen.

Artikel 25c

Vereiste indelingsindex «R»

1. Een schip moet zijn voorzien van een minimum standaard van waterdichte indeling.

2. De mate van waterdichte indeling waarin moet worden voorzien moet worden bepaald door middel van de vereiste indelingsindex «R» en wel als volgt:
$R = (0{,}002 + 0{,}0009L_S)^{1/3}$ met «L_S» in meters.

Artikel 25d

Bereikte indelingsindex «A»

1. De bereikte indelingsindex «A», berekend volgens dit artikel, mag niet kleiner zijn dan de vereiste indelingsindex «R», berekend volgens het tweede lid van artikel 25c.

2. De bereikte indelingsindex «A» van het schip moet worden berekend met de volgende formule:

$A = \Sigma p_i s_i$

waarin

«i» staat voor elk compartiment of groep van compartimenten onder beschouwing,

«p_i» geeft de waarde van de kans dat alleen het compartiment of groep van compartimenten onder beschouwing vervuld kan raken, waarbij de effecten van enige horizontale indeling buiten beschouwing worden gelaten,

«s_i» geeft de waarde van de kans op overleven na het vervuld raken van het compartiment of groep van compartimenten onder beschouwing, waarbij de effecten van enige horizontale indeling mede in beschouwing worden genomen,

3. Bij de berekening van «A» moet worden uitgegaan van een gelijklastige toestand.

4. De sommatie aangegeven in lid 2 betreft alleen die gevallen van vervuld raken die een bijdrage leveren aan de waarde van de bereikte indelingsindex «A».

5. De sommatie aangegeven in lid 2 moet worden uitgevoerd over de scheepslengte voor alle gevallen van vervuld raken waarbij een enkel compartiment of twee of meer aan elkaar grenzende compartimenten zijn betrokken.

6. Overal waar compartimenten in de zijde zijn aangebracht, moet de bijdrage aan de sommatie aangegeven in lid 2 worden uitgevoerd voor alle gevallen van vervuld raken waarbij compartimenten in de zijde zijn betrokken; en bovendien, voor alle gevallen van gelijktijdig vervuld raken van compartiment(en) in de zijde en aangrenzende binnenboords gelegen compartimenten, onder de aanname van een rechthoekige dwarsscheepse omvang van de schade die zich uitstrekt tot het vlak van kiel en stevens. Hierbij mag schade aan enig schot in het vlak van kiel en stevens worden uitgesloten.

7. De aangenomen omvang van de schade in vertikale zin, moet zich uitstrekken van de basislijn tot elke horizontale waterdichte indeling boven de waterlijn of hoger. Indien echter een kleinere omvang leidt tot een ongunstiger resultaat moet een dergelijke omvang worden aangenomen.

8. Indien pijpen, kokers of tunnels zijn gelegen binnen compartimenten waarvan wordt aangenomen dat ze vervuld raken, moeten voorzieningen worden getroffen teneinde te waarborgen dat verder vervuld raken van het schip, niet optreedt. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter in geringe mate verder vervuld raken van het schip toestaan indien wordt aangetoond dat de gevolgen daarvan gemakkelijk onder controle kunnen worden gehouden en de veiligheid van het schip niet in gevaar komt.

9. In de lekstabiliteitsberekeningen, uitgevoerd in overeenstemming met deze artikelen, hoeft slechts èèn schade-opening in de huid te worden aangenomen.

Artikel 25e

Berekening van de factor «P_i»

1. De factor «p_i» moet worden berekend volgens lid 1.1 voorzover van toepassing, gebruik makende van de volgende notaties:

x_1 = de afstand van het achtereindpunt van «L_S» tot het meest voorlijk gelegen deel van het achterste eind van het compartiment onder beschouwing;

x_2 = de afstand van het achtereindpunt van «L_S», tot het meest achterlijk gelegen deel van het voorste eind van het compartiment onder beschouwing:

$E_1 = x_1/L_S$

$E_2 = x_2/L_S$

$E = E_1+E_2-1$

$J = E_2-E_1$

$J' = J-E$ als $E \geqslant 0$

$J' = J+E$ als $E < 0$

De maximum waarde van de dimensieloze schadelengte:

$J_{max} = 48/L_S$ maar niet groter dan 0,24.

De aangenomen kansdichtheidsverdeling van de ligging van de schade langs de scheepslengte:

$a = 1{,}2+0{,}8E$ maar niet groter dan 1,2.

De aangenomen verdelingsfunctie van de ligging van de schade langs de scheepslengte:

$F = 0{,}4+0{,}25E(1{,}2+a)$

$y = J/J_{max}$

$p = F_1 J_{max}$

$q = 0{,}4\ F_2(J_{max})^2$

$F_1 = y^2 - {}^1/_3\ y^3$ als $y < 1$,

$F_1 = y - {}^1/_3$ als $y \geqslant 1$;

$F_2 = {}^1/_3 y^3 - {}^1/_{12}\ y^4$ als $y < 1$,

$F_2 = {}^1/_2 y^2 - {}^1/_3 y + {}^1/_{12}$ als $y \geqslant 1$.

1.1 De factor «p_i» wordt bepaald voor elk afzonderlijk compartiment:

1.1.1 Als het beschouwde compartiment zich uitstrekt over de gehele scheepslengte «L_S»:
$p_i = 1$

1.1.2 Als de achterste begrenzing van het beschouwde compartiment samenvalt met het achtereindpunt:
$p_i = F+0{,}5\ ap+q$

1.1.3 Als de voorste begrenzing van het beschouwde compartiment samenvalt met het vooreindpunt:
$p_i = 1-F+0{,}5\ ap$

1.1.4 Als beide einden van het beschouwde compartiment zich binnen de achter- en vooreindpunten van de scheepslengte «L_S» bevinden:
$p_i = ap$

1.1.5 Bij toepassing van de formules van de leden 1.1.2, 1.1.3 en 1.1.4 moeten deze formule-waarden, als het beschouwde compartiment zich uitstrekt over de «midlengte», worden verminderd met een hoeveelheid bepaald volgens de formule

voor «q» waarin F_2 wordt berekend met $y = J'/J_{max}$ te veronderstellen.

2. Waar compartimenten in de zijde zijn aangebracht wordt de «p_i»-waarde van een compartiment in de zijde verkregen door de waarde zoals bepaald in lid 3 te vermenigvuldigen met de reductiefactor «r» volgens lid 2.2, die de kans weergeeft dat binnenboord gelegen ruimten niet vervuld zullen raken.

2.1 De «p_i»-waarde voor het geval van gelijktijdig vervuld raken van een compartiment in de zijde en een aangrenzend binnenboord gelegen compartiment wordt verkregen door de waarde zoals bepaald in lid 3 te vermenigvuldigen met de factor $(1-r)$.

2.2 De reductiefactor «r» moet worden bepaald met de volgende formules:

Voor $J \geq 0{,}2b/B$;

$$r = \frac{b}{B}\left(2{,}3 + \frac{0{,}08}{J+0{,}02}\right) + 0{,}1 \quad \text{als } b/B \leq 0{,}2$$

$$r = \frac{0{,}016}{J+0{,}02} + \frac{b}{B} + 0{,}36 \quad \text{als } b/B > 0{,}2$$

Voor $J < 0{,}2\ b/B$ moet de reductiefactor «r» worden bepaald door lineaire interpolatie tussen

$r = 1$, voor $J = 0$ en de r-waarde, voor $J = 0{,}2\ b/B$

waarin b = de gemiddelde dwarsscheepse afstand, gemeten loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de hoogst gelegen indelingslastlijn, tussen de huid en een vlak door het meest buitenste deel van, en evenwijdig aan, het langsschot dat zich uitstrekt tussen de langsscheepse begrenzingen gebruikt voor de berekening van de factor «p_i».

3. Teneinde de waarde «p_i» te bepalen voor afzonderlijke compartimenten moeten de formules in de leden 1 en 2 rechtstreeks worden toegepast.

3.1. Teneinde de waarde «p_i» te bepalen voor groepen van compartimenten is het volgende van toepassing:

voor compartimenten in groepen van twee:

$p_i = p_{12} - p_1 - p_2$

$p_i = p_{23} - p_2 - p_3$, enz.

voor compartimenten in groepen van drie:

$p_i = p_{123} - p_{12} - p_{23} + p_2$

$p_i = p_{234} - p_{23} - p_{34} + p_3$, enz.

voor compartimenten in groepen van vier:

$p_i = p_{1234} - p_{123} - p_{234} + p_{23}$

$p_i = p_{2345} - p_{234} - p_{345} + p_{34}$, enz.

waarin:

p_{12}, p_{23}, p_{34}, enz.,

p_{123}, p_{234}, p_{345}, enz. en

p_{1234}, p_{2345}, p_{3456}, enz.

moeten worden berekend volgens de formules in de leden 1 en 2 voor een afzonderlijk compartiment met een dimensie-loze lengte «J» die overeenkomt met die van de groep bestaande uit de compartimenten aangegeven door de indices toegekend aan «p».

3.2 De factor «p_i» voor een groep van drie of meer aan elkaar grenzende compartimenten is gelijk aan nul als de dimensieloze lengte van een dergelijke groep compartimenten verminderd met de dimen-

sieloze lengte van de meest voorlijke en meest achterlijke compartimenten groter is dan J_{max}.

Artikel 25f

Berekening van de factor «s_i»

1. De factor «s_i» moet als volgt worden bepaald voor elk compartiment of groep van compartimenten:

1.1 In het algemeen moet voor elke aangenomen beladingstoestand, voor elke toestand van vervuld raken «s» worden bepaald volgens

$$s = c\,[0,5\,(GZ_{max})(Omvang)]^{1/2}$$

met $c = 1$ als ${}_e \leq 25^o$,
$c = 0$ als ${}_e > 30^o$,

$c = [0,2(30-{}_e)]^{1/2}$ als $25^o < {}_e \leq 30^o$

GZ_{max} = maximum waarde van de arm van positieve stabiliteit in meters binnen het bereik zoals hieronder aangegeven maar niet meer dan 0,1 m;

Omvang = bereik van de kromme van armen van positieve statische stabiliteit gemeten vanuit de evenwichtshoek in graden maar niet meer dan 20 graden; het bereik moet echter worden afgebroken bij de hoek waar openingen, die niet tegen weer en wind kunnen worden afgesloten, worden ondergedompeld;

${}_e$ = hellingshoek in graden in de eindtoestand waarbij statisch evenwicht optreedt;

1.2 s = 0 als de waterlijn in de eindtoestand na lek worden,rekening houdende met inzinking, slagzij en trim, zich boven de onderkant van openingen bevindt waardoor het schip verder vervuld kan raken. Onder dergelijke openingen dienen te worden begrepen luchtpijpen, luchtkokers en openingen welke door middel van tegen weer en wind dichte deuren of luiken worden gesloten. Hiervan kunnen die openingen worden uitgezonderd, welke worden gesloten door middel van waterdichte mangatdeksels alsmede verzonken stortranden, kleine waterdichte luiken die de zeer grote mate van waterdichtheid van het dek waarborgen, op afstand bediende waterdichte schuifdeuren, toegangsdeuren en toegangsluiken met een grote mate van waterdichtheid en gewoonlijk gesloten tijdens de vaart, alsmede vaste lichtranden. Indien echter het aldus vervuld raken van de compartimenten in rekening is gebracht in de berekening moeten de eisen van dit artikel worden toegepast.

1.3 Voor elk compartiment of groep van compartimenten moet «s_i» als volgt over de diepgangen worden gewogen:

$s_i = 0,5s_l + 0,5s_p$

waarin:

«s_l» is de s-factor op de hoogst gelegen indelings-lastlijn

«s_p» is de s-factor op de partiële lastlijn

2. Voor alle compartimenten gelegen voor het aanvaringsschot moet de «s»-waarde, waarbij voor de berekening wordt aangenomen dat het schip op de hoogst gelegen indelingslastlijn is gelegen en met een aangenomen onbegrensd verticaal bereik van de schade, gelijk zijn aan 1.

3. Overal waar een horizontale waterdichte indeling boven de beschouwde indelingslastlijn is aangebracht, is het volgende van toepassing.

3.1 De «s»-waarde voor het laagst gelegen compartiment of groep van compartimenten moet worden verkregen door de waarde bepaald volgens 1.1 te vermenigvuldigen met de reductiefactor «v» volgens 3.3,

welke de kans dat de ruimten boven de horizontale waterdichte indeling niet vervuld raken, voorstelt.

3.2 In de gevallen van een positieve bijdrage aan de index «A» als gevolg van het gelijktijdig vervuld raken van de ruimten boven de horizontale waterdichte indeling moet de resulterende «s»-waarde voor een dergelijk compartiment of groep van compartimenten worden verkregen door de waarde bepaald volgens 3.1 te vermeerderen met de «s»-waarde voor gelijktijdig vervuld raken volgens 1.1, vermenigvuldigd met de factor (1-v).

3.3 De waarschijnlijkheidsfactor «v_i» moet worden berekend volgens:

$v_i = \frac{H - d}{Hmax - d}$, voor het aangenomen vervuld raken tot de horizontale waterdichte indeling boven de indelingslastlijn, waarbij «H» moet worden beperkt tot een hoogte gelijk aan «H_{max}».

$v_i = 1$, als de bovenste waterdichte indeling ter plaatse van de aangenomen schadelocatie beneden «H_{max}» is gelegen, waarin:

«H» is de hoogte boven de basislijn (m) van de horizontale waterdichte indeling, welke wordt aangenomen het vertikale bereik van de schade te begrenzen,

«H_{max}» is het maximaal mogelijk vertikale bereik van de schade boven de basislijn (m), of

$H_{max} = d + 0{,}056\ L_s\ (1\text{-}L_s/500)$, als $L_s < 250$ (m):

$H_{max} = d + 7$, als $L_s \geq 250$ (m)

waarvan de kleinste waarde maatgevend is.

Artikel 25g

Permeabiliteit

Voor het uitvoeren van de berekeningen voor de waterdichte indeling en lekstabiliteit moet de permeabiliteit van elke ruimte of gedeelte van een ruimte als volgt worden aangenomen:

Ruimte	Permeabiliteit
Bestemd voor voorraden	0,60
Ingenomen door verblijven	0,95
Ingenomen door machines	0,85
Ledige ruimten	0,95
Droge lading ruimten	0,70
Bestemd voor vloeistoffen	0 of 0,95 welke van de twee de onguntigste invloed heeft

Artikel 25h

Stabiliteitsgegevens

1. Aan de kapitein moeten zodanig betrouwbare gegevens ter beschikking worden gesteld dat op grond daarvan op snelle en eenvoudige wijze de stabiliteit van het schip in verschillende beladingstoestanden kan worden beoordeeld.

De gegevens moeten bevatten:

a. een kromme van maximaal toelaatbare waarden van de ligging van het gewichtszwaartepunt boven de basislijn uitgezet op de diepgang, waarbij nog wordt voldaan aan de van toepassing zijnde eisen voor de intacte stabiliteit en de eisen genoemd in de artikelen

25a tot en met 25g;
b. instructies betreffende de bediening van overvloei-inrichtingen; en
c. alle overige gegevens en hulpmiddelen, die noodzakelijk zijn om stabiliteit na lek raken te behouden.

2. Tekeningen die voor elk dek en ruim duidelijk aangeven:
- de begrenzende schotten van de waterdichte afdelingen,
- de openingen daarin met de middelen tot sluiting en de bedieningsplaatsen hiervan, zomede
- de inrichtingen voor de correctie van slagzij als gevolg van vollopen,

moeten aan boord blijvend zijn opgehangen of op de brug snel beschikbaar zijn ter voorlichting van de officieren van de wacht. Bovendien moeten instructieboekjes die de genoemde gegevens bevatten, ter beschikking van de officieren worden gesteld.

3. Teneinde in de gegevens genoemd in het eerste lid, onder a, te voorzien moet, indien deze zijn bepaald uit hoofde van de indelingsindex, de grenswaarde voor de metacenterhoogte lineair worden gevarieerd tussen de hoogst gelegen indelingslastlijn en de partiële lastlijn. Voor diepgangen onder de partiële lastlijn moet, indien de grenswaarde voor de metacenterhoogte van de partiële lastlijn uit de berekening van de indelingsindex volgt, deze grenswaarde voor kleinere diepgangen worden aangenomen, tenzij de eisen voor de intacte stabiliteit maatgevend zijn.

Artikel 25i

Openingen in waterdichte schotten en niet blootgestelde dekken van vrachtschepen

1. Het aantal openingen in waterdichte schotten en dekken moet worden beperkt tot het minimum dat verenigbaar is met de algemene inrichting en de goede uitoefening van de dienst aan boord. Waar doorboringen van waterdichte schotten en niet blootgestelde dekken noodzakelijk zijn voor toegang, pijpen, ventilatie, elektrische leidingen, en dergelijke, moeten voorzieningen worden getroffen om de waterdichtheid te waarborgen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan vermindering van de waterdichtheid van openingen boven het vrijboorddek toestaan mits wordt aangetoond dat een verder vervuld raken gemakkelijk onder controle kan worden gehouden en aan de veiligheid van het schip geen afbreuk wordt gedaan.

2. Deuren, die zijn aangebracht om de waterdichtheid van inwendige openingen te waarborgen en die tijdens de vaart worden gebruikt, moeten werktuiglijk bewogen waterdichte schuifdeuren zijn die vanaf de brug moeten kunnen worden gesloten en die ook ter plaatse aan beide zijden van het schot bedienbaar moeten zijn. Er moeten standaanwijzers zijn aangebracht op de plaats voor de afstandsbediening, die laten zien of de deuren geopend dan wel gesloten zijn, en er moet worden voorzien in een systeem dat een hoorbaar alarm geeft bij het sluiten van de deur. De bekrachtiging voor het bewegen van de deur, de bedieningsinrichting en de standaanwijzers moet gewaarborgd zijn in het geval van uitvallen van de hoofdkrachtbron. Er moet bijzondere aandacht worden geschonken om het effect van een storing van het bedieningssysteem zo beperkt mogelijk te houden. Elke werktuiglijk bewogen waterdichte schuifdeur moet worden voorzien van een afzonderlijke bewegingsinrichting voor handbediening. Het moet mogelijk zijn aan beide zijden van de deur de deur met handbediening te openen en te sluiten.

3. Toegangsdeuren en toegangsluiken die gewoonlijk gesloten zijn

tijdens de vaart en die bedoeld zijn om de waterdichtheid van inwendige openingen te waarborgen, moeten ter plaatse en op de brug zijn voorzien van standaanwijzers die laten zien of deze deuren of luikdeksels zijn geopend dan wel gesloten. Op elke dergelijke deur en luikdeksel moet een waarschuwingsbord worden aangebracht dat aangeeft dat de deur of het luik onder normale bedrijfsomstandigheden tijdens de vaart gesloten moet blijven en dat gebruik van dergelijke deuren en luikdeksels kan slechts worden toegestaan door de officier van de wacht.

4. Waterdichte deuren of kleppen van een voldoende sterke en waterdichte constructie mogen worden aangebracht voor de inwendige indeling van grote laadruimten, mits ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan worden aangetoond dat dergelijke deuren of kleppen onontbeerlijk zijn. Deze deuren of kleppen mogen als draai-, rol- of schuifdeur of -klep zijn uitgevoerd, doch zij mogen niet op afstand beweegbaar zijn. Dergelijke deuren of kleppen moeten worden gesloten vóórdat de reis begint en tijdens de vaart gesloten blijven; de tijdstippen waarop deze deuren of kleppen in de haven worden geopend, en, voordat het schip de haven verlaat, worden gesloten, moeten in het scheepsdagboek worden vermeld. Indien één of meer van deze deuren of kleppen gedurende de reis toegankelijk zijn, moeten zij zijn voorzien van een middel waardoor openen door onbevoegden wordt voorkomen.

5. Andere afsluitmiddelen die tijdens de vaart voortdurend gesloten blijven en die bedoeld zijn om de waterdichtheid van inwendige openingen te waarborgen, moeten zijn voorzien van een waarschuwingsbord dat is aangebracht op elk afsluitmiddel en dat aangeeft dat deze tijdens de vaart gesloten moeten blijven. Mangaten voorzien van deksel met bouten op kleine steek behoeven niet van een dergelijk waarschuwingsbord te zijn voorzien.

Artikel 25j

Uitwendige openingen in vrachtschepen

1. Alle uitwendige openingen die in verbinding staan met compartimenten die als intact zijn aangenomen bij de beoordeling van de lekgevallen en die beneden de waterlijn in de eindtoestand na lekworden zijn gelegen, moeten waterdicht gesloten kunnen worden.

2 Afsluitmiddelen op uitwendige openingen, die in gevolge het bepaalde in het eerste lid waterdicht moeten zijn uitgevoerd, moeten voldoende sterk zijn en, met uitzondering van luiken van ladingruimten, zijn voorzien van standaanwijzers op de brug.

3. Openingen in de huidbeplating onder het dek, waarvan wordt aangenomen dat deze het vertikale bereik van de schade begrenst, moeten voortdurend gesloten blijven tijdens de vaart. Indien één of meer van deze openingen gedurende de reis toegankelijk zijn, moeten zij zijn voorzien van een middel waardoor openen door onbevoegden wordt voorkomen.

4. Niettegenstaande het bepaalde in het derde lid, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat, ter beoordeling van de kapitein, bepaalde deuren mogen worden geopend indien noodzakelijk voor de bedrijfsvoering van het schip en mits aan de veiligheid van het schip geen afbreuk wordt gedaan.

5. Andere afsluitmiddelen, die tijdens de vaart voortdurend gesloten

blijven en die bedoeld zijn om de waterdichtheid van uitwendige openingen te waarborgen, moeten zijn voorzien van een waarschuwingsbord dat is aangebracht op elk afsluitmiddel aangevend dat dit gesloten moet worden gehouden. Mangaten voorzien van deksels op kleine steek hoeven niet als zodanig te worden aangeduid.»

H. In artikel 42 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 2.2 wordt vervangen door:
2.2 gedurende 36 uur:
2.2.1 de navigatielichten en andere lichten vereist volgens de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee; en
2.2.2 op schepen gebouwd op of na 1 februari 1995, de VHF radio-installatie als voorgeschreven in Bijlage V, artikel 6, eerste en tweede lid; alsmede, voor zover van toepassing:
2.2.2.1 de MF radio-installatie bedoeld in Bijlage V, artikel 11, eerste lid, onderdeel a en b, en artikel 12, tweede lid, onderdelen b en c;
2.2.2.2 het INMARSAT scheepssatelliet station, bedoeld in Bijlage V, artikel 12, tweede lid, onderdeel a; en
2.2.2.3 de MF/HF radio-installatie, bedoeld in Bijlage V, artikel 12, derde lid, onderdeel a en b, en artikel 13, eerste lid.

2. Onderdeel 2.6.1 wordt vervangen door:
2.6.1 alle waterdichte deuren aan boord van passagiersschepen, gebouwd op of na 1 februari 1992, die volgens artikel 15 werktuiglijk bewogen moeten zijn, te zamen met hun standaanwijzers en waarschuwingssignalering;

3. Onderdeel 4.1.1 wordt vervangen door:
4.1.1 de verlichting bedoeld in de leden 2.1 en 2.2.1;

4. Lid 4.2 wordt vervangen door:
4.2 het openen en sluiten van de waterdichte deuren aan boord van passagiersschepen, gebouwd op of na 1 februari 1992, zoals voorgeschreven in lid 7.3.3 van artikel 15, waarbij het gelijktijdig openen en sluiten van alle deuren niet noodzakelijk is, tenzij is voorzien in een onafhankelijke tijdelijke bron met opgeslagen energie. Tevens moeten gedurende een half uur de bediening-, indicatie- en alarmstroomkringen als voorgeschreven in lid 7.2 van artikel 15, van stroom kunnen worden voorzien.

I. In artikel 43, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 2.3 wordt vervangen door:
2.3 gedurende 18 uur:
2.3.1 de navigatielichten en andere lichten vereist volgens de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee; en
2.3.2 op schepen gebouwd op of na 1 februari 1995, de VHF radio-installatie als voorgeschreven in Bijlage V, artikel 6, eerste en tweede lid; alsmede, voor zover van toepassing:
2.3.2.1 de MF radio-installatie bedoeld in Bijlage V, artikel 11, eerste lid, onderdelen a en b, en artikel 12, onderdelen b en c;
2.3.2.2 het INMARSAT scheepssatelliet station, bedoeld in Bijlage V, artikel 12, tweede lid, onderdeel a; en
2.3.2.3 de MF/HF radio-installatie, bedoeld in Bijlage V, artikel 12, derde lid, onderdelen a en b, en artikel 13, eerste lid.

2. In lid 4.1, komt de zinsnede «de verlichting vereist volgens lid 2.1, 2.2 en 2.3.» te luiden: «de verlichting bedoeld in de leden 2.1, 2.2 en 2.3.1.

J. In Artikel 43a worden in lid 3.2 de woorden «de navigatielichten en andere lichten vereist volgens de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee» vervangen door:
en de installatie zoals omschreven in lid 2.3 van artikel 43.

K. Aan artikel 58 wordt een nieuwe derde lid toegevoegd, luidende:

3. Er moeten schotten zijn aangebracht die de voortstuwingsruimte aan de voorkant en de achterkant afscheiden van de accommodatie-ruimte en eventuele laadruimte. Deze schotten dienen tot het vrijboord waterdicht te zijn.

L. In Artikel 64 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 3.2 wordt vervangen door:
3.2 de installatie, zoals omschreven in lid 2.3 van artikel 43.

2. In lid 7.2 wordt de zinsnede «en aan de navigatieverlichting» vervangen door de zinsnede: en het gestelde in lid 3.2 en voor de diensten vereist in artikel 5.2 d van bijlage V.

ARTIKEL III

Bijlage III van het Schepenbesluit 1965 wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 6, tweede lid, tweede volzin, worden de woorden « D de holte van het schip naar de mal tot het schottendek» vervangen door:
D de holte van het schip naar de mal tot het schottendek, of tot het eerstvolgende dek boven het schottendek bij een schip met een op het schottendek gelegen en zich over de gehele lengte van het schip uitstrekkende besloten laadruimte, waaruit het lenswater binnenboord wordt afgevoerd overeenkomstig het gestelde in het derde lid van artikel 7a van deze bijlage. Indien de besloten laadruimten zich over een geringere lengte uitstrekken, is D de holte van het schip naar de mal tot het schottendek vermeerderd met lh/L, waarbij l en h de gezamenlijke lengte en hoogte van de besloten laadruimten zijn.

B. Na artikel 7 wordt ingevoegd een nieuw artikel 7a, dat als volgt luidt:

Artikel 7a

Waterafvoer besloten laadruimten aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992

1. Voorzieningen moeten zijn aangebracht voor de waterafvoer van besloten laadruimten die zijn gelegen op het schottendek van een passagiersschip en op het vrijboorddek van een vrachtschip. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat voor het aanbrengen van middelen voor waterafvoer in een bepaalde afdeling van een schip of een type schip vrijstelling wordt verleend, indien ten genoegen van genoemd Hoofd is aangetoond dat gezien de grootte of de indeling van die ruimten de veiligheid van het schip daardoor niet wordt aangetast.

2. Indien het vrijboord tot aan het schottendek onderscheidenlijk het vrijboorddek zodanig is, dat de dekrand wordt ondergedompeld wanneer het schip een helling heeft van meer dan 5 graden, moet het water worden afgevoerd door middel van een toereikend aantal spuipijpen van voldoende afmetingen die rechtstreeks buitenboord spuien. Zij moeten zijn aangebracht in overeenstemming met het gestelde in artikel 17 van bijlage II van dit besluit in geval van een passagiersschip en met het gestelde in artikel 22 van bijlage I van dit besluit in geval van een vrachtschip.

3. Indien het vrijboord zodanig is dat de rand van het schottendek, onderscheidenlijk het vrijboorddek, wordt ondergedompeld wanneer het schip een helling heeft van 5 graden of minder, moet het water uit de besloten laadruimten op het schottendek, onderscheidenlijk het vrijboorddek worden afgevoerd naar een geschikte ruimte of ruimten van voldoende capaciteit, die zijn voorzien van een alarmering voor een te hoog waterpeil en zijn uitgerust met passende voorzieningen voor afvoer naar buitenboord. Daarnaast moet erop worden toegezien dat:
a. het aantal, de afmetingen en de plaatsing van de spuipijpen zodanig zijn dat verzameling van water wordt voorkomen;
b. met de voorzieningen voor pompen die ingevolge het bepaalde in artikel 7 van deze bijlage zijn voorgeschreven voor passagiers- en vrachtschepen, rekening wordt gehouden met de voorschriften voor enige vast aangebrachte sproei-installatie voor water onder druk;
c. met benzine of andere gevaarlijke stoffen verontreinigd water niet wordt afgevoerd naar ruimten voor machines of andere ruimten waarin ontstekingsbronnen aanwezig kunnen zijn; en
d. indien de besloten laadruimte is beschermd door een kooldioxydebrandblusinstallatie de dekspuipijpen zijn uitgerust met middelen die het vrijkomen van het verstikkend gas voorkomen.

ARTIKEL IV

Bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 4 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 3.3.2.5 wordt vervangen door:
3.3.2.5 op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moeten de totale zuighoogte en de netto positieve zuighoogte van de pomp zodanig zijn dat bij elke toestand van slagzij, trim en slingeren en stampen die kan worden verwacht, wordt voldaan aan de voorschriften van de leden 3.3.2, 3.3.2.1, 3.3.2.2 en 4.2 van dit artikel.

2. Het zevende lid, eerste onderdeel, wordt vervangen door:
7.1 Schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moeten zijn uitgerust met brandslangen die zijn vervaardigd van goedgekeurd materiaal, dat slijtage-, hitte-, ozon-, benzine- en oliebestendig is. Zij moeten voldoende lang zijn om met een waterstraal alle ruimten te kunnen bereiken waarvoor zij zijn bestemd. Deze lengte mag niet meer dan twintig meter bedragen. Schepen gebouwd vóór 1 februari 1992 moeten met dergelijke brandslangen worden uitgerust als de bestaande brandslangen worden vervangen, met dien verstande dat de lengte maximaal 25 meter mag bedragen.

3. Aan het achtste lid wordt een nieuw onderdeel toegevoegd, luidende:

8.5 Op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moet elke straalpijp zijn voorzien van een inrichting die een sproeihoek van ten minste 120 graden mogelijk maakt teneinde een waterscherm te kunnen verkrijgen dat voldoende bescherming biedt. Op schepen gebouwd vóór 1 februari 1992 moet aan het bepaalde van dit onderdeel worden voldaan, indien vervanging of vernieuwing van een straalpijp plaatsvindt.

B. In artikel 6 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het achtste lid worden de woorden «elektrische werktuigen» vervangen door: elektrische installaties.

2. Het negende lid komt te vervallen.

3. Het tiende en elfde lid worden vernummerd tot negende en tiende lid.

C. Na artikel 13 wordt ingevoegd een nieuw artikel 13a, luidende:

Artikel 13a

Rookontdekkingsinstallaties voor het nemen van luchtmonsters op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992

1. Algemene voorschriften

1.1 Waar in de tekst van dit artikel het woord «installatie» voorkomt, moet dit worden gelezen als «rookontdekkingsinstallatie voor het nemen van luchtmonsters».

1.2 Elke voorgeschreven installatie moet te allen tijde onafgebroken kunnen werken. Installaties die werken volgens het principe van het opeenvolgend nemen van luchtmonsters kunnen worden toegestaan, mits het tijdsverloop tussen het tweemaal nemen van een luchtmonster vanaf dezelfde plaats zodanig is dat brand tijdig wordt gealarmeerd. Dit moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

1.3 De krachtbronnen die nodig zijn voor de werking van de installatie moeten worden bewaakt op het wegvallen van de spanning. Het wegvallen van de spanning moet een zichtbare en hoorbare waarschuwing op het controlepaneel en de brug ten gevolge hebben, die duidelijk te onderscheiden is van de alarmering van de rookontdekking.

1.4 De elektrische voorzieningen die nodig zijn voor de werking van de installatie moeten kunnen worden gevoed door een tweede krachtbron.

1.5 Het controlepaneel moet zijn aangebracht op de navigatiebrug of in het hoofdbrandcontrolestation.

1.6 Het ontdekken van rook of andere verbrandingsprodukten moet een zichtbare en hoorbare waarschuwing op het controlepaneel en de brug ten gevolge hebben.

1.7 Op of bij het controlepaneel moet duidelijke informatie zijn aangebracht omtrent de ruimen die door het paneel worden bestreken.

1.8 De inrichting van het leidingsysteem voor het nemen van luchtmonsters moet zodanig zijn dat de plaats van de brand terstond kan worden bepaald.

1.9 Doelmatige instruktieboeken alsmede reserve-onderdelen ten behoeve van beproevingen en onderhoud van de installatie moeten aan boord zijn.

1.10 De werking van de installatie moet met regelmatige tussenpozen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden beproefd. De installatie moet van een type zijn dat zich op zijn juiste werking laat beproeven en dat zijn normale bewakingstaak, na het beproeven, kan hervatten zonder dat enig onderdeel behoeft te worden vervangen.

1.11 De installatie moet zodanig zijn ontworpen, gebouwd en geïnstalleerd dat wordt voorkomen dat als gevolg van lekkage giftige of ontvlambare bestanddelen of blusstof kunnen doordringen in ruimten voor accommodatie, dienstruimten, controlestations of ruimten voor machines.

2. Installatievoorschriften

2.1 Ten minste één voorziening voor rookopvang moet zijn aangebracht in elke besloten ruimte, waarvoor rookontdekking is voorgeschreven. Indien echter een ruimte ontworpen is om olie en koel- of vrieslading te vervoeren alsmede afwisselend ladingen waarvoor een rookontdekkingsinstallatie voor het nemen voor luchtmonsters is voorgeschreven, mogen middelen zijn aangebracht om de voorzieningen voor rookopvang in dergelijke ruimten te isoleren. Zulke middelen moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

2.2 Voorzieningen voor rookopvang moeten zodanig zijn aangebracht dat zij hun functie optimaal kunnen vervullen en zodanig zijn gegroepeerd dat geen enkel gedeelte in het bovenste deel van een ruimte meer dan 12 meter, horizontaal gemeten, verwijderd is van een voorziening voor rookopvang. Indien installaties worden toegepast in ruimten die voorzien zijn van een mechanische ventilatie-inrichting, moet bij de plaatsing van de voorzieningen voor rookopvang rekening worden gehouden met de effecten van deze ventilatie.

2.3 Voorzieningen voor rookopvang moeten zijn aangebracht op plaatsen waar zij niet zullen zijn blootgesteld aan stoten of beschadiging.

2.4 Elk punt waar luchtmonsters worden genomen mag op niet meer dan vier voorzieningen voor rookopvang zijn aangesloten.

2.5 Voorzieningen voor rookopvang vanuit meer dan één besloten ruimte mogen niet zijn aangesloten op hetzelfde punt waar luchtmonsters worden genomen.

2.6 Leidingen die bestemd zijn voor het nemen van luchtmonsters moeten zelfaftappend zijn en op doelmatige wijze zijn beschermd tegen stoten of beschadiging als gevolg van de lading.

3. Voorschriften voor het ontwerp

3.1 De installatie en de daartoe behorende apparatuur moeten deugdelijk zijn ontworpen en bestand zijn tegen variaties zomede kortstondige onderbrekingen van de voedingsspanning, variaties in de omgevingstemperatuur, trillingen, vochtigheid, schokken, stoten en corrosie in de mate zoals die gewoonlijk aan boord van schepen kunnen

voorkomen, waarbij de mogelijkheid van ontsteking van een ontvlambaar gas-lucht mengsel wordt vermeden.

3.2 De meeteenheid moet zijn voorzien van een certificaat waaruit blijkt dat zij in werking treedt alvorens de rookdichtheid in de meetkamer een waarde van 6,65 percent verduistering per meter overschrijdt.

3.3 Voor het nemen van luchtmonsters moeten twee ventilatoren zijn aangebracht. De ventilatoren moeten elk van voldoende capaciteit zijn om onder de normale omstandigheden of met in bedrijf zijnde ventilatie in de beschermde ruimte te kunnen werken. Tevens dient de capaciteit zodanig te zijn dat brand tijdig wordt gealarmeerd. Dit ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3.4 Het controlepaneel moet het waarnemen van rook mogelijk maken in de afzonderlijke leidingen voor het nemen van luchtmonsters.

3.5 Middelen moeten aanwezig zijn om de luchtstroom in de daartoe ontworpen leidingen te bewaken zodanig dat, voorzover praktisch mogelijk, gelijke hoeveelheden uit elke daarop aangesloten voorziening voor rookopvang worden onttrokken.

3.6 Leidingen die bestemd zijn voor het nemen van luchtmonsters moeten een inwendige diameter hebben van minimaal 12 millimeter, behalve wanneer zij worden gebruikt in combinatie met een vast aangebrachte brandblusinstallatie met gas als blusstof waarbij de minimale afmeting van de leiding voldoende moet zijn om de blusstof binnen de daarvoor gestelde tijd te kunnen toelaten.

3.7 Leidingen die bestemd zijn voor het nemen van luchtmonsters moeten zijn voorzien van een aansluiting om het leidingnet periodiek met druklucht te kunnen doorblazen.

4. Het bepaalde in de voorgaande leden geldt niet met betrekking tot kleine vaartuigen.

D. In artikel 15 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In lid 2.6 vervallen de tweede, derde en vierde volzin.

2. Onderdeel 2.6.1 wordt vervangen door de volgende onderdelen:
2.6.1 Indien op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 peilpijpen worden toegepast, is het niet toegestaan dat zij uitkomen in enige ruimte waar gevaar aanwezig is voor ontsteking van olie die uit de peilpijpen kan overvloeien. In het bijzonder mogen zij niet uitkomen in ruimten voor passagiers of voor bemanning. Als algemene regel geldt dat zij niet mogen uitkomen in ruimten voor machines. Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie echter van oordeel is dat deze laatstgenoemde voorschriften praktisch niet uitvoerbaar zijn, kan worden toegestaan dat peilpijpen uitkomen in ruimten voor machines, mits aan de volgende voorschriften wordt voldaan:

2.6.1.1 in aanvulling moet een olieniveaupeilinrichting zijn aangebracht die voldoet aan de voorschriften van lid 2.6.2;

2.6.1.2 de peilpijpen moeten uitkomen op plaatsen waar geen gevaar voor ontsteking bestaat, tenzij voorzorgsmaatregelen zijn genomen zoals het aanbrengen van een doeltreffende afscherming om te voorkomen dat brandstofolie in aanraking komt met een ontstekingsbron in het geval olie uit de uiteinden van de peilpijpen vloeit;

2.6.1.3 de uiteinden van de peilpijpen moeten zijn voorzien van afsluitmiddelen van het zelfsluitende type met daaronder aangebracht een zelfsluitend controle-kraantje teneinde, alvorens het afsluitmiddel in geopende stand te brengen, te kunnen vaststellen dat aldaar geen brandstofolie aanwezig is. Voorzieningen moeten zijn aangebracht om te waarborgen dat brandstofolie afkomstig uit het controle-kraantje geen gevaar voor ontsteking oplevert.

3. Onderdeel 2.6.2 wordt vervangen door de volgende onderdelen:

2.6.2 In plaats van peilpijpen mogen op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 andere olieniveaupeilinrichtingen worden toegepast. Dergelijke middelen moeten, evenals de middelen bedoeld in lid 2.6.1.1, voldoen aan de volgende voorwaarden:

2.6.2.1 aan boord van passagiersschepen moet voor zulke middelen doorboring van de tank onder de bovenkant daarvan niet nodig zijn en mag het onklaar raken van die middelen of het overvullen van de tanks het niet mogelijk maken dat daardoor brandstofolie buiten de tanks geraakt;

2.6.2.2 aan boord van vrachtschepen mag het onklaar raken van die middelen of het overvullen van de tanks het niet mogelijk maken dat daardoor brandstofolie buiten de tanks geraakt. Het gebruik van cilindrische peilglazen is verboden. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan het gebruik toestaan van olieniveaupeilinrichtingen met platte glazen en zelfsluitende kranen tussen de peilglazen en de brandstoftanks.

2.6.3 De in de onderdelen 2.6.2.1 of 2.6.2.2 voorgeschreven middelen moeten ten genoegen zijn van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie en hun ontwerp en uitvoering moeten zodanig zijn dat zij goed kunnen worden onderhouden teneinde een voortdurend juiste aanwijzing te verzekeren.

4. Het derde lid wordt vervangen door:

3. Inrichtingen voor smeerolie aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992

De inrichtingen voor de opslag, verdeling en het gebruik van olie in smeeroliesystemen onder druk, moeten zodanig zijn dat de veiligheid van het schip en van de zich aan boord bevindende personen is verzekerd. De inrichtingen, aangebracht in ruimten voor machines van categorie A en, waar mogelijk, in andere ruimten voor machines, moeten ten minste voldoen aan het bepaalde in de leden 2.1, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 en 2.8 van dit artikel, met dien verstande:

3.1 dat dit het gebruik van kijkglazen in smeerolieleidingen niet uitsluit, mits door middel van een proef wordt aangetoond dat ze voldoende brandbestendig zijn;

3.2 dat door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie peilpijpen in ruimten voor machines kunnen worden toegestaan. Aan het bepaalde in de leden 2.6.1.1 en 2.6.1.3 behoeft niet te zijn voldaan, mits de peilpijpen zijn voorzien van passende afsluitmiddelen.

E. In artikel 18 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Na lid 2.3 wordt ingevoegd een nieuw lid 2.4, luidende:

2.4 Voor de bescherming van ladingtanks op schepen gebouwd op of

na 1 februari 1992, waarin ruwe olie en minerale olieprodukten worden vervoerd met een vlampunt van niet meer dan 60 °C, mogen voor afsluiters, appendages, tankdeksels, ladingontluchtingsleidingen en laad- en losleidingen geen materialen worden toegepast die gemakkelijk onbruikbaar worden door warmte teneinde te voorkomen dat de brand overslaat op de lading.

2. Aan het artikel worden toegevoegd een zevende en achtste lid, luidende:

7. Bergkasten voor verf en ontbrandbare vloeistoffen moeten worden beschermd door een doelmatige brandblusinrichting. Deze inrichting moet ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn.

8. Helicopterdekken op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moeten van een stalen of een daarmee gelijkwaardige brandwerende constructie zijn. Indien de ruime onder het helicopterdek in hoge mate brandgevaarlijk is, moet de isolatie met betrekking tot de klasse van brandwerendheid ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn. Elke voorziening voor de ontvangst van helicopters moet beschikken over een handboek met operationele voorschriften met inbegrip van een beschrijving en een controlelijst van veiligheidsmaatregelen, handelingen en eisen met betrekking tot de uitrusting. Indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een constructie van aluminimum toestaat of van een ander laagsmeltend metaal dat niet gelijkwaardig is aan staal, moet het volgende in acht worden genomen:

a. indien het platform buiten de scheepsconstructie uitsteekt, moet na elke brand aan boord van het schip of op het platform de constructie van het platform aan een structuur-analyse worden onderworpen teneinde de geschiktheid voor verder gebruik vast te stellen;
b. indien het platform is gelegen boven het scheepdekhuis of een soortgelijke bovenbouw, moet aan het volgende worden voldaan:
1°. in het dek dat de bovenzijde van het dekhuis vormt en in de schotten onder het platform mogen zich geen openingen bevinden;
2°. alle ramen onder het platform moeten zijn voorzien van stalen blinden;
3°. de voorzieningen voor de brandbestrijding moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn;
4°. na elke brand op het platform of in de dichte nabijheid daarvan, moet de constructie van het platform aan een structuur-analyse worden onderworpen teneinde de geschiktheid voor verder gebruik vast te stellen.

F. In artikel 26 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In lid 2.2 wordt het opschrift van het zevende onderdeel vervangen door:

(7) Ruimten voor accommodatie die matig brandgevaarlijk zijn aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992

2. In het zevende onderdeel van lid 2.2 wordt de derde volzin vervangen door:

Afzonderlijke bergkasten en kleine bergplaatsen in ruimten voor accommodatie, die een oppervlakte hebben van minder dan 4 m² en waarin geen ontvlambare vloeistoffen zijn opgeslagen.

3. In lid 2.2 wordt het opschrift van het dertiende onderdeel vervangen door:

(13) **Bergplaatsen, werkplaatsen, pantries en dergelijke aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992**

4. Aan het dertiende onderdeel van lid 2.2 wordt de volgende zinsnede toegevoegd:
Bergkasten en bergplaatsen die een oppervlakte hebben van 4 m² of meer, andere dan die ruimten welke voorzieningen hebben voor de opslag van ontvlambare vloeistoffen.

G. In artikel 27 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het vijfde onderdeel van lid 2.2 wordt vervangen door:

(5) **Dienstruimten die in geringe mate brandgevaarlijk zijn aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992**

Bergkasten en bergplaatsen die geen voorzieningen hebben voor de opslag van ontvlambare vloeistoffen en die een oppervlakte hebben van minder dan 4 m², droogkamers en wasserijen.

2. Het negende onderdeel van lid 2.2 wordt vervangen door:

(9) **Dienstruimten die in hoge mate brandgevaarlijk zijn aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992**

Kombuizen, pantries die voorzien zijn van kooktoestellen, verfhutten, lampenhutten, bergkasten en bergplaatsen die een oppervlakte hebben van 4 m² of meer, ruimten voor de opslag van ontvlambare vloeistoffen, alsmede werkplaatsen die geen deel uitmaken van de ruimten voor machines.

H. Artikel 38, eerste onderdeel, wordt vervangen door:

1. Vast aangebrachte brandontdekking

Aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie aanwezig zijn die voldoet aan het bepaalde in artikel 13 of een rookmeldsysteem dat voldoet aan de voorschriften van artikel 13a. Bij het ontwerp en de inrichting van het systeem moet rekening worden gehouden met de samenhang die bestaat met de eisen ten aanzien van de ventilatie, vermeld in het derde lid.

I. Artikel 40, tweede lid, wordt vervangen door:

2. Aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moet in ieder laadruim, dat naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet toegankelijk is, een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie aanwezig zijn die voldoet aan het bepaalde in artikel 13 of een rookmeldsysteem dat voldoet aan de voorschriften van artikel 13a, behalve wanneer ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat het schip reizen van zo'n korte duur maakt dat het niet redelijk is dit artikel toe te passen.

J. In artikel 44 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het vijfde onderdeel van lid 2.2 wordt vervangen door:

(5) **Dienstruimten die in geringe mate brandgevaarlijk zijn aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992**

Bergkasten en bergplaatsen die geen voorzieningen hebben voor de opslag van ontvlambare vloeistoffen en die een oppervlakte hebben van minder dan $4m^2$, droogkamers en wasserijen.

2. Het negende onderdeel van lid 2.2 wordt vervangen door:

(9) **Dienstruimten die in hoge mate brandgevaarlijk zijn aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992**

Kombuizen, pantries die voorzien zijn van kooktoestellen, verfhutten, lampenhutten, bergkasten en bergplaatsen die een oppervlakte hebben van 4 m^2 of meer, ruimten voor de opslag van ontvlambare vloeistoffen, alsmede werkplaatsen die geen deel uitmaken van de ruimten voor machines.

K. In artikel 50 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 3.2 wordt vervangen door:

3.2 Indien aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 onbrandbare schotten, beschietingen en plafonds zijn aangebracht in ruimten voor accommodatie en dienstruimten, mogen deze binnen deze ruimten zijn voorzien van een brandbare fineerlaag met een calorische waarde van maximaal 45 MJ/m^2, betrokken op de oppervlakte waarop de fineerlaag in een bepaalde dikte is aangebracht.

2. Na lid 3.2 wordt een nieuw lid ingevoegd, luidende:

3.3 De gezamenlijke inhoud van brandbare bekleding, lijstwerk, decoratieve versieringen en fineerhout in iedere ruimte voor accommodatie of dienstruimte begrensd door onbrandbare schotten, beschietingen en plafonds, mag niet groter zijn dan het volume dat overeenkomt met een fineerbekleding van 2,5 millimeter op de totale oppervlakte van de wanden en het plafond.

3. Lid 3.3 wordt vernummerd tot lid 3.4

L. In artikel 53 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In lid 1.2 worden de woorden «erts, kolen, graan, niet gedroogd hout en onbrandbrandbare ladingen of ladingen welke naar zijn oordeel weinig brandgevaarlijk zijn» vervangen door: erts, kolen, graan, niet gedroogd hout, onbrandbare ladingen of ladingen welke naar zijn oordeel weinig brandgevaarlijk zijn.

2. Lid 2.1 wordt vervangen door:

2.1 **Brandontdekking aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992**

Er moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie zijn aangebracht die voldoet aan de voorschriften van artikel 13. De vast aangebrachte brandontdekkingsinstallatie moet in staat zijn het begin van een brand snel te ontdekken. Het type detectors, de onderlinge afstand en de plaatsing ervan moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie zijn, rekening houdend met de effecten van

ventilatie en andere van belang zijnde factoren. Na het aanbrengen moet de installatie worden beproefd onder normale omstandigheden ten aanzien van ventilatie, waarbij de gemiddelde reactietijd ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet zijn.

3. Het derde lid wordt vervangen door:

3 Laadruimten, andere dan ro/ro laadruimten, bestemd voor het vervoer van motorvoertuigen met brandstof in hun tanks voor eigen aandrijving aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992

Laadruimten, andere dan ro/ro laadruimten, bestemd voor het vervoer van motorvoertuigen met brandstof in hun tanks voor eigen aandrijving moeten voldoen aan de voorschriften van het tweede lid. Er behoeft evenwel niet te worden voldaan aan het bepaalde in lid 2.2.4, terwijl in plaats van de in lid 2.1 voorgeschreven installatie een rookontdekkingsinstallatie voor het nemen van luchtmonsters kan worden toegestaan die voldoet aan de voorschriften van artikel 13a.

M. In artikel 54 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 1.1 wordt vervangen door:
1.1 In aanvulling op het bepaalde in artikel 53 voor vrachtschepen en op het bepaalde in de artikelen 37, 38 en 39 voor passagiersschepen moeten schepen en laadruimten als bedoeld in lid 1.2, die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, voldoen aan de betreffende voorschriften in dit artikel, tenzij de hiermee beoogde veiligheid reeds wordt bereikt door inachtneming van het bepaalde elders in deze bijlage, of tenzij gevaarlijke stoffen in kleine hoeveelheden worden vervoerd. Voor de typen schepen en de wijzen van vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwezen naar het gestelde van lid 1.2 en naar tabel 54.1, in welke tabel de nummers in de bovenste regel overeenkomen met de nummers in lid 1.2. Vrachtschepen van minder dan 500 ton gebouwd op of na 1 februari 1992 moeten voldoen aan dit artikel, doch het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Afwijkingen van de voorschriften moeten worden vermeld in de in het derde lid bedoelde verklaring.

2. Lid 2.3 wordt vervangen door:

2.3 Brandontdekkingsinstallatie aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992

Ro/ro laadruimten moeten zijn voorzien van een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie die voldoen aan de voorschriften van artikel 13. Alle andere typen laadruimten moeten zijn voorzien van hetzij een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie die voldoen aan de voorschriften van artikel 13, hetzij een rookontdekkingsinstallatie voor het nemen van luchtmonsters die voldoen aan de voorschriften van artikel 13a. Indien een rookontdekkingsinstallatie voor het nemen van luchtmonsters wordt aangebracht, moet bijzondere aandacht worden besteed aan lid 1.11 van artikel 13a, teneinde de lekkage van giftige dampen naar bemande ruimten te voorkomen.

N. Artikel 55, vijfde lid, wordt vervangen door:

5. De voorschriften voor inertgassystemen van artikel 60 zijn niet van toepassing op:

a. chemicaliëntankers gebouwd vóór, op of na 1 juli 1986 wanneer deze de in het eerste lid bedoelde ladingen vervoeren, mits zij voldoen aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen regels voor inertgassystemen op chemicaliëntankers; of
b. chemicaliëntankers gebouwd vóór 1 juli 1986 wanneer deze ruwe olie of olieprodukten vervoeren, mits zij voldoen aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen regels voor inertgassystemen op chemicaliëntankers die olieprodukten vervoeren; of
c. gastankers gebouwd vóór, op of na 1 juli 1986 wanneer deze de in het eerste lid bedoelde ladingen vervoeren, mits zij zijn voorzien van inertinrichtingen voor de ladingtanks die gelijkwaardig zijn aan de onder a of b genoemde systemen; of
d. chemicaliëntankers of gastankers wanneer deze ontvlambare ladingen andere dan ruwe olie of olieprodukten vervoeren, zoals ladingen genoemd in de hoofdstukken VI en VII van de Bulk Chemical Code of de hoofdstukken 17 en 18 van de International Bulk Chemical Code:
1°. indien deze zijn gebouwd vóór 1 juli 1986; of
2°. indien deze zijn gebouwd op of na 1 juli 1986, mits de capaciteit van tanks die voor hun vervoer worden gebruikt, niet groter is dan 3000 m³ en de afzonderlijke capaciteit van tankwasmachines niet groter is dan 17,5 m³ per uur en de gezamenlijke opbrengst van de in gebruik zijnde machines per ladingtank nooit groter is dan 110 m³ per uur.

O. Artikel 56 wordt vervangen door:

Artikel 56

Ligging en afscheiding van ruimten aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992

1. Ruimten voor machines moeten zijn gelegen achter alle ladingtanks en sloptanks; zij moeten tevens zijn gelegen achter ladingpompkamers en kofferdammen, doch niet noodzakelijkerwijs achter brandstofolietanks. Iedere ruimte voor machines moet zijn afgescheiden van ladingtanks en sloptanks door kofferdammen, ladingpompkamers, brandstofolietanks of waterballasttanks. Pompkamers welke pompen en hun toebehoren bevatten voor het ballasten van die ruimten welke naast ladingtanks en sloptanks zijn gelegen, en pompkamers welke pompen bevatten voor het verpompen van brandstofolie, zijn gelijkwaardig aan een ladingpompkamer binnen de samenhang van dit artikel, mits dergelijke pompkamers aan dezelfde veiligheidseisen voldoen welke zijn voorgeschreven voor ladingpompkamers. Het onderste deel van de ladingpompkamers mag evenwel als een nis in de ruimte voor machines van categorie A zijn uitgevoerd ten behoeve van de opstelling van pompen, mits de bovenzijde van de nis op een hoogte van niet meer dan een derde van de holte naar de mal, als omschreven in artikel 2 van bijlage I van dit besluit, boven de kiellijn is gelegen. Voor een schip met een draagvermogen van niet meer dan 25 000 ton kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie evenwel een grotere hoogte van bedoelde nis toestaan indien kan worden aangetoond dat vanwege de toegankelijkheid en de goede ligging van de pijpen deze afstand bezwaarlijk is. In geen geval mag deze hoogte groter zijn dan de helft van de holte naar de mal.

2. Ruimten voor accommodatie, hoofdcontrolestations voor lading, controlestations en dienstruimten met uitzondering van vrijstaande bergplaatsen voor uitrusting voor ladingbehandeling, moeten zijn gelegen achter alle ladingtanks, sloptanks en ruimten die ladingtanks en sloptanks afscheiden van ruimten voor machines, doch niet noodzakelijkerwijs achter brandstofolie en waterballasttanks. De bedoelde ruimten moeten zodanig zijn aangebracht dat ten gevolge van enkelvoudig defect raken van een schot of een dek, geen gas of rook vanuit de ladingtanks kan binnendringen in een ruimte voor accommodatie, hoofdcontrolestation voor lading, controlestation of dienstruimte. Een nis, mits in overeenstemming met het bepaalde in het eerste lid, behoeft niet in rekening te worden gebracht bij het vaststellen van de plaats van deze ruimten.

3. Indien zulks noodzakelijk is kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat ruimten voor accommodatie, hoofdcontrolestations voor lading, controlestations en dienstruimten zijn gelegen vóór de ladingtanks, sloptanks en ruimten die ladingtanks en sloptanks afscheiden van ruimten voor machines, doch niet noodzakelijkerwijs vóór brandstof-, olie- of waterballasttanks. Ruimten voor machines, andere dan die van categorie A, mogen zijn gelegen voor ladingtanks en sloptanks, mits zij zijn afgescheiden van de ladingtanks en sloptanks door kofferdammen, ladingpompkamers, brandstofolietanks of ballasttanks. Alle bovengenoemde ruimten moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie van een gelijkwaardige veiligheid en goede bereikbaarheid van de brandblusmiddelen zijn verzekerd. Ruimten voor accommodatie, hoofdcontrolestations voor lading, controlestations en dienstruimten moeten zodanig zijn aangebracht dat er ten gevolge van een enkelvoudig defect aan een dek of schot geen gas of rook van de ladingtanks in zulke ruimten kan binnendringen. Bovendien kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat, indien zulks noodzakelijk is voor de veiligheid of manoeuvreerbaarheid van het schip, ruimten voor machines waarin verbrandingsmotoren of gasturbines staan opgesteld, niet zijnde hoofdvoortstuwingswerktuigen met een vermogen groter dan 375 kW, voor het ladinggedeelte zijn gelegen mits de voorzieningen in overeenstemming zijn met het eerder bepaalde in dit lid.

4. Alleen voor schepen bestemd voor het vervoer van afwisselend olie en stortladingen.

a. De sloptanks moeten zijn omgeven door kofferdammen, behalve waar de begrenzingen van de sloptanks waarin slops mogen worden vervoerd tijdens reizen met stortlading, bestaan uit de huid, het hoofddek, het ladingpompkamerschot of een schot van een brandstofolietank. Deze kofferdammen mogen niet in open verbinding staan met een dubbele bodem, pijpentunnel, pompkamer of andere omsloten ruimte. Er moeten voorzieningen zijn aangebracht om de kofferdammen met water te kunnen vullen en leeg te pompen. Indien het ladingpompkamerschot de begrenzing vormt van de sloptank, mag de pompkamer niet in open verbinding staan met de dubbele bodem, pijpentunnel of andere omsloten ruimte; openingen voorzien van deksels met bouten op gasdichte steek zijn echter toegestaan.

b. Voorzieningen moeten zijn aangebracht om in de pijpverbinding tussen de pompkamer en de sloptanks als aangegeven in onderdeel a een afscheiding aan te brengen. Deze voorziening moet bestaan uit een afsluiter, gevolgd door een brilflens of een wegneembaar pijpstuk met bijbehorende blindflenzen. Deze voorziening moet direct grenzend aan de sloptank zijn aangebracht, maar mag, waar dit niet uitvoerbaar of praktisch is, in de pompkamer direct achter

de doorvoering door het schot zijn aangebracht. Een afzonderlijk pomp- en pijpleidingsysteem inclusief een manifold moet zijn aangebracht om de inhoud van de sloptanks direct via het open dek aan de havenontvangstinstallaties te kunnen afgeven, wanneer het schip wordt gebruikt voor het vervoer van stortlading.

c. Luikhoofden en tankwasopeningen op sloptanks zijn alleen toegestaan op het open dek en moeten zijn voorzien van afsluitmiddelen. Behalve wanneer deze bestaan uit platen met bouten op waterdichte steek, moeten deze afsluitmiddelen kunnen worden afgesloten met sloten waarvan de sleutels zich onder het beheer van de verantwoordelijke scheepsofficier moeten bevinden.

d. Indien ladingzijtanks zijn aangebracht, moeten ladingleidingen die onder het dek zijn gelegen, in deze tanks zijn aangebracht. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter toestaan dat ladingleidingen in een speciale koker zijn aangebracht, waarvan de uitvoering ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie moet zijn en welke naar zijn oordeel op voldoende wijze moet kunnen worden schoongemaakt en geventileerd. Indien geen ladingzijtanks zijn aangebracht, moeten de ladingleidingen die onder het dek zijn gelegen, in speciale kokers zijn aangebracht.

5. Indien wordt aangetoond dat het aanbrengen van een stuurhuis boven het ladinggedeelte noodzakelijk is, dient dit stuurhuis uitsluitend te zijn bestemd voor navigatiedoeleinden en van het ladingtankdek te zijn gescheiden door een open ruimte met een hoogte van ten minste 2 meter. Bovendien moet de brandbescherming van een dergelijk stuurhuis zijn uitgevoerd zoals is voorgeschreven voor controlestations in het eerste en tweede lid van artikel 58, en in andere van toepassing zijnde bepalingen van dit hoofdstuk.

6. Voorzieningen moeten zijn aangebracht om eventueel aan dek vloeiende olie op een afstand van ruimten voor accommodatie en van dienstruimten te houden. Een dergelijke voorziening kan bestaan uit een vast aangebrachte, van boord tot boord lopende stalen rand van voldoende hoogte. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan voorzieningen welke samenhangen met laden of lossen over het achterschip.

7. Buitenwanden van bovenbouwen en dekhuizen die ruimten voor accommodatie bevatten, met inbegrip van overstekende dekken die dergelijke ruimten ondersteunen, moeten zijn geconstrueerd als schotten of dekken van klasse «A-60», over het gehele gedeelte dat tegenover het ladinggedeelte is gelegen, alsmede aan de zijwanden over een lengte van 3 meter vanaf het schot dat tegenover het ladinggedeelte is gelegen. Op zijwanden van deze bovenbouwen en dekhuizen dient de isolatie in hoogterichting zover te zijn doorgetrokken als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nodig wordt geoordeeld.

8. Behalve zoals toegestaan in het negende lid mogen toegangsdeuren, luchtinlaten en openingen tot ruimten voor accommodatie, dienstruimten, controlestations en ruimten voor machines niet tegenover het ladinggedeelte zijn gelegen. Dergelijke voorzieningen mogen zijn aangebracht in het dwarsschot dat niet tegenover het ladinggedeelte is gelegen, danwel in de buitenste begrenzing in de zijde van de bovenbouw of het dekhuis op een afstand van niet minder dan 4 percent van de lengte van het schip als omschreven in artikel 2 van Bijlage I van dit besluit, doch niet minder dan 3 meter van het einde van de bovenbouw of het dekhuis dat tegenover het ladinggedeelte is gelegen. Deze afstand hoeft niet meer dan 5 meter te bedragen.

9. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toegangsdeuren tot bepaalde ruimten toestaan in begrenzingsschotten die zijn gelegen tegenover het ladinggedeelte of binnen de 5 meter begrenzingen zoals gespecificeerd in het achtste lid. Dergelijke ruimen mogen zijn: hoofdcontrolestations voor lading en dienstruimten zoals provisieruimten, bergplaatsen en bergkasten, mits deze geen directe of indirecte toegang geven tot enige andere ruimte bevattende of bedoeld voor accommodatie, controlestations of dienstruimten zoals kombuizen, pantries of werkplaatsen, of soortgelijke ruimten welke bronnen bevatten die als ontsteking voor dampen kunnen fungeren. De begrenzingswanden van zo'n ruimte moeten zijn geïsoleerd als schot of dek van klasse «A-60», met uitzondering van het begrenzingsschot gelegen tegenover het ladinggedeelte. Platen op bouten voor het transport van machine-onderdelen mogen zijn aangebracht binnen de begrenzingen, aangegeven in het achtste lid. Deuren naar de brug en ramen in het stuurhuis zijn gelegen binnen de begrenzingen, aangegeven in het achtste lid, mits zij zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat het stuurhuis snel en doelmatig gas en dampdicht kan worden afgesloten.

10. Ramen en patrijspoorten aangebracht in wanden tegenover het ladinggedeelte en in de zijde van bovenbouwen en dekhuizen binnen de begrenzingen, aangegeven in het achtste lid, moeten van het vaste, niet opende type zijn. Dergelijke ramen en patrijspoorten moeten, indien zij zijn aangebracht in wanden onder het eerste dek boven het hoofddek, aan de binnenzijde zijn voorzien van blinden van staal of van een daaraan gelijkwaardig materiaal.

P. In artikel 58 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In lid 2.2 wordt het vijfde onderdeel vervangen door:

(5) **Dienstruimten die in geringe mate brandgevaarlijk zijn aan boord van schepen gebouwd op of 1 februari 1992**

Bergkasten en bergplaatsen die geen voorzieningen hebben voor de opslag van ontvlambare vloeistoffen en die een oppervlakte hebben van minder dan 4 m² droogkamers en wasserijen.

2. In lid 2.2 wordt het negende onderdeel vervangen door:

(9) **Dienstruimten die in hoge mate brandgevaarlijk zijn aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992**

Kombuizen, pantries die voorzien zijn van kooktoestellen, verfhutten, lampenhutten, bergkasten en bergplaatsen die een oppervlakte hebben van 4 m² of meer, ruimten voor de opslag van ontvlambare vloeistoffen, alsmede werkplaatsen die geen deel uitmaken van de ruimten voor machines.

Q. Artikel 59, tweede lid, wordt vervangen door:

2. **Uitdrijven van gassen uit, dan wel gasvrij maken van ladingtanks aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992**

Inrichtingen voor het uitdrijven van gassen uit, dan wel gasvrij maken van ladingtanks moeten zodanig zijn dat de gevaren verbonden aan de verspreiding van brandbare dampen in de buitenlucht en aan de aanwezigheid van brandbare mengsels in een ladingtank zo gering mogelijk

zijn. Hieraan wordt voldaan:

2.1 voor een schip dat voorzien is van een inertgasinstallatie bij aanwezigheid van de in het dertiende lid van artikel 62 voorgeschreven voorzieningen:

2.2 voor een schip dat niet is voorzien van een inertgasinstallatie:

2.2.1 bij aanwezigheid van middelen voor ontluchting als voorgeschreven in lid 1.9; of

2.2.2 bij aanwezigheid van uitlaten voor ontluchting welke een hoogte van niet minder dan 2 meter boven het niveau van het tankdek hebben en op die hoogte een verticale uitlaatsnelheid van niet minder dan 30 m/sec kunnen teweegbrengen welke snelheid gedurende het gasvrij maken kan worden gehandhaafd; of

2.2.3 bij aanwezigheid van uitlaten voor ontluchting welke een hoogte van niet minder dan 2 meter boven het niveau van het tankdek hebben, op die hoogte een verticale uitlaatsnelheid van niet minder dan 20 m/sec kunnen teweegbrengen en zijn voorzien van geschikte middelen om vlamdoorslag te voorkomen.

R. In artikel 62 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In het negentiende lid, eerste onderdeel, worden de woorden «Hoorbare en zichtbare alarmen kunnen worden gegeven» vervangen door: Aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moeten zowel voor inertgassystemen die gebruik maken van verbrandingsgassen, als voor inertgassystemen die gebruik maken van de inertgasgenerator, hoorbare en zichtbare alarmen zijn aangebracht.

2. In het negentiende lid, tweede onderdeel, worden de woorden «In een systeem dat werkt met gasgeneratoren moeten hoorbare en zichtbare alarmen kunnen worden gegeven, overeenkomstig de leden 19.1.1, 19.1.3 en 19,1,5 tot en met 19.1.9; tevens moeten alarmen kunnen worden gegeven bij:» vervangen door: Aan boord van schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moeten voor inertgassystemen die gebruik maken van de inertgasgenerator hoorbare en zichtbare alarmen zijn aangebracht, die waarschuwen voor:.

S. In artikel 65 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 7.1 wordt vervangen door:

7.1 Brandslangen moeten zijn vervaardigd van goedgekeurd materiaal dat slijtage-, hitte-, ozon-, benzine- en oliebestendig is. Zij moeten voldoende lang zijn om met een waterstraal alle ruimten te kunnen bereiken waarvoor zij zijn bestemd; deze lengte mag echter niet meer dan 20 m bedragen. Elke brandslang moet zijn voorzien van een straalpijp en de nodige koppelingen. Slangen die in deze bijlage zijn aangeduid als «brandslangen», moeten tezamen met de benodigde onderdelen en gereedschappen gereed voor gebruik worden gehouden op opvallende plaatsen nabij de brandkranen of slangaansluitingen.

2. Aan het achtste lid wordt een nieuw onderdeel toegevoegd, luidende:

8.5 Op schepen gebouwd op of na 1 februari 1992 moet elke straalpijp zijn voorzien van een inrichting die een sproeihoek van ten minste 120 graden mogelijk maakt teneinde een waterscherm te kunnen verkrijgen dat voldoende bescherming biedt. Op schepen gebouwd vóór 1 februari 1992 moet aan het bepaalde van dit onderdeel worden voldaan, indien vervanging of vernieuwing van een straalpijp plaatsvindt.

ARTIKEL V

A. Aan het Schepenbesluit 1965 wordt een nieuwe Bijlage toegevoegd, luidende:

Bijlage V. RADIO-COMMUNICATIE

Artikel 1

Toepassing

1. Ieder schip moet uiterlijk op 1 augustus 1993 voldoen aan het bepaalde in artikel 6, onder punt vier en zes.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, moet ieder schip dat voor 1 februari 1995 is gebouwd:
   a. in de periode tussen 1 februari 1992 en 1 februari 1999 voldoen aan:
      1°. de van toepassing zijnde bepalingen van deze bijlage; of
      2°. alle van toepassing zijnde bepalingen voor de radio-inrichting, zoals deze golden tot 1 februari 1992; en
   b. na 1 februari 1999 voldoen aan alle van toepassing zijnde bepalingen van deze bijlage.

3. Ieder schip dat op of na 1 februari 1995 is gebouwd moet voldoen aan alle van toepassing zijnde bepalingen van deze bijlage.

4. Het bepaalde in deze bijlage is niet van toepassing op een schip dat gesleept naar zijn bestemming wordt gebracht, met dien verstande dat, indien het schip is bemand, radiocommunicatie met het slepende schip mogelijk moet zijn.

Artikel 2

Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze bijlage wordt verstaan onder:

a. «Brug tot brug berichtgeving»: veiligheidsberichtgeving tussen schepen, vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd;

b. «ononderbroken wacht»: de radiowacht die niet mag worden onderbroken, anders dan voor korte perioden waarin de ontvangst geheel of gedeeltelijk wordt onderdrukt door eigen berichtgeving of tijdens een periodieke onderhouds- of controlebeurt van de apparatuur;

c. «DSC» (digital selective calling): een techniek waarbij digitale codes worden gebruikt welke een radiostation in staat stelt verbinding tot stand te brengen en informatie uit te wisselen met een ander station, of groep van stations, en welke voldoet aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR);

d. «DPT» (direct printing telegraphy): een telegrafie-techniek die voldoet aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR);

e. «algemene radio berichtgeving»: het operationele en openbare

verkeer per radio, anders dan de nood-, spoed- en veiligheidsberichten;

f. «INMARSAT»: de Internationale Maritieme Satelliet Organisatie:

g. «internationaal Navtex systeem: de gecoördineerde uitzending en automatische ontvangst op de frequentie van 518 kHz van maritieme veiligheidsinformatie door toepassing van DPT, waarbij de Engelse taal wordt gebruikt;

h. «maritieme veiligheidsinformatie»: navigatiewaarschuwingen, meteorologische waarschuwingen en -verwachtingen en andere spoedeisende veiligheidsberichten die naar schepen worden verzonden;

i. «POSS» (polar orbiting satellite service): het COSPAS-SARSAT satellietsysteem dat, gebruik makend van satellieten die een baan om de aardse polen doorlopen, noodalarmering van satellietnoodradiobakens ontvangt, deze opnieuw uitzendt en daarbij hun positie opgeeft;

j. «EGC» (enhanced group call): het INMARSAT systeem om berichten te verzenden naar bepaalde schepen, groepen van schepen, schepen in vastgestelde gebieden of tijdelijk ingestelde veranderlijke gebieden, of aan alle schepen binnen een oceaangebied;

k. «zeegebied A1»: een gebied binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een VHF radio-kuststation, waarin een ononderbroken DSC alarmering beschikbaar is;

l. «zeegebied A2»: een gebied, met uitzondering van het zeegebied A1, binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een MF radio-kuststation, waarin een ononderbroken DSC alarmering beschikbaar is;

m. «zeegebied A3»: een gebied, met uitzondering van de zeegebieden A1 en A2, binnen het bereik van een geostationaire INMARSAT satelliet, waarin een ononderbroken alarmering beschikbaar is;

n. «zeegebied A4»: een gebied buiten de zeegebieden A1, A2 en A3.

Artikel 3

Ontheffingen

1. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan gedeeltelijke of voorwaardelijke ontheffing verlenen van het bepaalde in de artikelen 6, 7, 8, 10, 11, 12 en 13, onder voorwaarde dat:
   a. voldaan wordt aan het bepaalde in artikel 4; en
   b. de algemene doelmatigheid van de dienstverlening ten behoeve van de veiligheid van alle schepen niet in het geding komt.

2. Een ontheffing als bedoeld in het eerste lid kan uitsluitend worden verleend:
   a. indien de voorwaarden met betrekking tot de veiligheid zodanig zijn dat de volledige toepassing van de artikelen 6 tot en met 13 onredelijk of onnodig is;
   b. in uitzonderlijke omstandigheden, voor een eenmalige reis buiten het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het schip is uitgerust; of
   c. voor 1 februari 1999, indien het schip binnen twee jaar na een in artikel 1 omschreven datum met betrekking tot de toepassing van een voorschrift van deze bijlage blijvend buiten dienst wordt gesteld.

Artikel 4

Functionele eisen

Ieder schip moet in staat zijn om:

1. uitgezonderd het bepaalde in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, en artikel 12, tweede lid, onderdeel d, onder 3, noodalarmering van het schip naar de wal te verzenden met ten minste twee gescheiden, van elkaar onafhankelijke, installaties, gebruik makende van verschillende radiocommunicatiesystemen;
2. noodalarmering van de wal naar het schip te ontvangen;
3. noodalarmering van schip naar schip te verzenden en te ontvangen;
4. berichtgeving betreffende opsporings- en reddingscoördinatie te verzenden en te ontvangen;
5. berichtgeving op lokatie te verzenden en te ontvangen;
6. de signalen ten behoeve van het opsporen van schepen, luchtvaartuigen of personen in nood te verzenden en, door middel van de in artikel 95a, eerste tot en met vierde lid van dit besluit voorgeschreven apparatuur te ontvangen;
7. maritieme veiligheidsinformatie te verzenden en te ontvangen;
8. algemene radioberichtgeving naar en van radio-systemen of netwerken aan de wal te verzenden en te ontvangen; en
9. brug tot brug berichtgeving te verzenden en te ontvangen.

Artikel 5

Radio-installaties

1. Ieder schip moet zijn uitgerust met radio-installaties die in staat zijn om:
   a. gedurende de voorgenomen reis aan het bepaalde in artikel 4 te voldoen;
   b. aan het bepaalde in artikel 6 tot en met 8 te voldoen, tenzij een ontheffing is verleend ingevolge artikel 3 of 9; en
   c. te voldoen aan de artikelen 10 tot en met 13, voor zover van toepassing in het zeegebied of de zeegebieden waarbinnen de voorgenomen reis valt.

2. Iedere radio-installatie moet:
   a. zo zijn geplaatst dat geen schadelijke invloeden van mechanische, elektrische of andere oorsprong de goede werking aantasten en dat de elektromagnetische comptabiliteit en de preventie van schadelijke wisselwerking met andere apparatuur en systemen is gewaarborgd;
   b. zo veilig als praktisch uitvoerbaar zijn opgesteld, waarbij de operationele beschikbaarheid zo veel mogelijk is gewaarborgd;
   c. zijn beschermd tegen schadelijke gevolgen van water, extreme temperaturen en andere ongunstige omstandigheden in de directe omgeving;
   d. zijn voorzien van betrouwbare, blijvend aangebrachte elektrische verlichting, die onafhankelijk is van de elektrische hoofd- en noodkrachtbronnen, en die het bedieningspaneel van de radio-installatie voldoende kan verlichten; en
   e. duidelijk zijn voorzien van het internationaal naamsein, de identificatie-aanduiding van het scheepsstation en andere aanduidingen ten behoeve van het gebruik van de radio-installatie, zoals een instructie die een duidelijke samenvatting geeft van de noodprocedure. Een dergelijke instructie moet zodanig zijn opgehangen, dat

zij leesbaar is vanaf de plaats waar nood-, en veiligheidsverkeer afgehandeld moet worden.

3. De bediening van de VHF-kanalen, die ten behoeve van de veiligheid van de navigatie zijn voorgeschreven, moet op de brug, nabij de plaats waar de navigatie wordt gevoerd, direct mogelijk zijn. Waar nodig, moeten voorzieningen zijn getroffen om de radiocommunicatie vanaf de brugvleugels te kunnen afhandelen. Hiertoe mogen draagbare VHF radio-installaties worden gebruikt.

Artikel 6

Algemene bepalingen voor de radio-uitrusting

Ieder schip moet zijn uitgerust met:

1. een VHF radio-installatie die in staat is tot het zenden en ontvangen van:
   a. DSC op kanaal 70, hetgeen overeenkomt met een frequentie van 156 525 MHz. Het moet mogelijk zijn om het verzenden van noodalarmering op kanaal 70 vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd te starten; en
   b. radio-telefonie op de kanalen 6, 13 en 16, hetgeen overeenkomt met de frequenties van respectievelijk 156 300 MHz, 156 650 MHz en 156 800 MHz;

2. een radio-installatie geschikt om ononderbroken DSC-wacht te kunnen houden op kanaal 70, al dan niet gecombineerd met de VHF radio-installatie bedoeld in het eerste lid, onderdeel a;

3. een radartransponder werkend in de 9 GHz band, die:
   a. zo moet zijn geplaatst dat hij gemakkelijk kan worden gebruikt; en
   b. kan behoren tot de in artikel 6, lid 2.2 van Bijlage XIA van dit besluit voorgeschreven radartransponders voor de groepsreddingmiddelen;

4. een ontvanger die de uitzendingen van het internationaal Navtex systeem kan ontvangen;

5. een radiovoorziening voor de ontvangst van maritieme veiligheidsberichtgeving door het EGC systeem, indien het schip bestemd is om reizen te ondernemen binnen een zeegebied waarvoor INMARSAT dekking biedt, maar waarin geen internationaal Navtex systeem beschikbaar is. Schepen die uitsluitend bestemd zijn om reizen te ondernemen in gebieden waar een DPT systeem voor maritieme veiligheidsberichtgeving beschikbaar is en die zijn uitgerust met apparatuur die geschikt is om van dit systeem gebruik te maken, kunnen van het bepaalde in dit lid worden vrijgesteld; en

6. met inachtneming van het bepaalde in het derde lid van artikel 10, een satellietnoodradiobaken dat:
   a. noodberichten kan verzenden door gebruik te maken van het POSS werkend in de 406 MHz band of door gebruik te maken van het geostationaire INMARSAT satellietsysteem werkend in de 1.6 GHz band;
   b. geïnstalleerd is op een gemakkelijk toegankelijke plaats;
   c. snel met de hand losgemaakt kan worden en door één persoon in een groepsreddingmiddel kan worden gebracht;
   d. vrij kan opdrijven indien het schip zinkt en automatisch wordt geactiveerd zodra het drijft; en
   e. met de hand geactiveerd kan worden.

Artikel 7

Radiotelefonie-luisterwachtontvanger

Tot 1 februari 1999, of tot een andere door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te bepalen datum, moet ieder schip in aanvulling op het bepaalde in artikel 6 zijn uitgerust met een radiotelefonie-luisterwachtontvanger werkend op de noodfrequentie van 2182 KHz.

Artikel 8

Radiotelefonie-alarmseingever

Tot 1 februari 1999 moet ieder schip, tenzij het uitsluitend bestemd is om reizen in het zeegebied A1 te ondernemen, zijn uitgerust met een middel om het radiotelefonie-alarmsein automatisch op te wekken.

Artikel 9

Ontheffingen

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan schepen die op of na 1 februari 1997 zijn gebouwd ontheffen van het bepaalde in de artikelen 7 en 8.

Artikel 10

Radio-uitrusting voor het zeegebied A1

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 6 moet ieder schip dat bestemd is om uitsluitend reizen in het zeegebied A1 te ondernemen, zijn uitgerust met een radio-installatie die vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd het verzenden van noodalarmering naar de wal kan starten door middel van hetzij:

a. VHF met gebruik van DSC. Hierin kan worden voorzien door het in het derde lid voorgeschreven noodradiobaken. Dit noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend;

b. hetzij POSS op de frequentie van 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het in artikel 6, zesde lid, voorgeschreven satellietnoodradiobaken. Dit satellietnoodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend;

c. hetzij MF met gebruik van DSC, indien het schip reizen onderneemt binnen het bereik van MF radio-kuststations met DSC;

d. hetzij HF met gebruik van DSC;

e. hetzij het geostationaire INMARSAT satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van:

1°. een INMARSAT scheepssatellietstation; of

2°. het in artikel 6, zesde lid, voorgeschreven satellietnoodradiobaken. In dit geval moet het satellietnoodradiobaken worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. De in artikel 6, eerste lid, voorgeschreven VHF radio-installatie moet ook geschikt zijn voor algemene radioberichtgeving met gebruik van radiotelefonie.

3. In plaats van een satellietnoodradiobaken als voorgeschreven in artikel 6, zesde lid, kunnen schepen welke bestemd zijn om uitsluitend reizen in zeegebied A1 te ondernemen volstaan met een noodradiobaken dat:
a. een noodalarmering kan uitzenden op VHF kanaal 70 met gebruik van DSC en voorzien is van een radartransponder, werkend in de 9 GHz band, teneinde te kunnen worden opgespoord;
b. geïnstalleerd is op een gemakkelijk toegankelijke plaats;
c. snel met de hand losgemaakt kan worden en door één persoon in een groepsreddingmiddel kan worden gebracht;
d. vrij kan opdrijven indien het schip zinkt en automatisch wordt geactiveerd zodra het drijft; en
e. met de hand geactiveerd kan worden.

Artikel 11

Radio-uitrusting voor de zeegebieden A1 en A2

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 6 moet ieder schip dat bestemd is om reizen te ondernemen buiten het zeegebied A1, maar binnen het zeegebied A2, zijn voorzien van:
a. een MF radio-installatie die voor nood- en veiligheidsdoeleinden geschikt is om te zenden en te ontvangen op de frequenties van:
   1°. 2187.5 kHz met gebruik van DSC; en
   2°. 2182 kHz met gebruik van radiotelefonie;
b. een radio-installatie die geschikt is om een ononderbroken DSC wacht te houden op de frequentie van 2187.5 kHz. Deze installatie kan gescheiden zijn van, of gecombineerd zijn met de installatie bedoeld in onderdeel a, onder 1°; en
c. een radio-installatie, niet werkend in de MF band, om uitzendingen van noodalarmering naar de wal te starten, door middel van:
   1°. POSS op de frequentie van 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het in artikel 6, zesde lid, voorgeschreven satelliet noodradiobaken. In dit geval moet het satellietnoodradiobaken worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend;
   2°. HF met gebruik van DSC; of
   3°. het geostationaire INMARSAT satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van:
- de uitrusting bedoeld in het derde lid, onderdeel b; of
- het in artikel 6, zesde lid, voorgeschreven satellietnoodradiobaken. In dit geval moet het satellietnoodradiobaken worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. Het starten van de uitzending van noodalarmering door middel van de radioinstallatie bedoeld in het eerste lid, onderdeel a en c, moet mogelijk zijn vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

3. Het schip moet tevens in staat zijn om algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van:
a. een radio-installatie werkend op werkfrequenties in de banden tussen 1605 kHz en 4000 kHz of 4000 kHz en 27500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze te combineren met de radio-instal-

latie bedoeld in het eerste lid, onderdeel a; of
b. een INMARSAT scheepssatellietstation.

4. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, voor schepen gebouwd voor 1 februari 1997, welke uitsluitend bestemd zijn om reizen te ondernemen in zeegebied A2, mits deze schepen een ononderbroken luisterwacht houden op VHF kanaal 16. Deze wacht moet gehouden worden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Artikel 12

Radio-uitrusting voor de zeegebieden A1, A2 en A3

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 6 moet ieder schip dat bestemd is om reizen te ondernemen buiten de zeegebieden A1 en A2, maar binnen het zeegebied A3, voldoen aan het bepaalde in het tweede of derde lid.

2. Het schip moet zijn voorzien van:
a. een INMARSAT scheepssatellietstation dat geschikt is om:
   1°. nood- en veiligheidsberichten te verzenden en te ontvangen met gebruik van DPT;
   2°. oproepen met noodprioriteiten te starten en te ontvangen;
   3°. een wacht te onderhouden voor wal/schip noodalarmering, met inbegrip van die berichten die gericht zijn op specifiek omschreven geografische gebieden; en
   4°. algemene radioberichtgeving te verzenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT;
b. en MF radio-installatie die voor nood- en veiligheidsdoeleinden geschikt is om te zenden en te ontvangen op de frequenties van:
   1°. 2187.5 kHz met gebruik van DSC; en
   2°. 2182 kHz met gebruik van radiotelefonie;
c. en radio-installatie die geschikt is om een ononderbroken DSC wacht te onderhouden op de frequentie van 2187.5 kHz. Deze installatie kan gescheiden zijn van, of gecombineerd zijn met de installatie bedoeld in onderdeel b, onder 1°; en
d. een radio-installatie om uitzendingen van noodalarmering naar de wal te starten door middel van:
   1°. hetzij POSS op de frequentie van 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het in artikel 6, zesde lid, voorgeschreven satellietnoodradiobaken. Dit satellietnoodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend;
   2°. hetzij HF met gebruik van DSC; of
   3°. het geostationaire INMARSAT satellietsysteem, een extra scheepssatellietstation of een satellietnoodradiobaken als voorgeschreven in artikel 6, zesde lid. In dit geval moet het satellietnoodradiobaken worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

3. Het schip moet zijn voorzien van:
a. een MF/HF radio-installatie die voor nood- en veiligheidsdoeleinden geschikt is om te zenden en te ontvangen op alle nood- en veiligheidsfrequenties in de banden tussen 1605 kHz en 4000 kHz en tussen 4000 kHz en 27500 kHz door middel van:

1°. DSC;
2°. radiotelefonie; en
3°. DPT;

b. apparatuur geschikt om gelijktijdig DSC wacht te houden op de frequenties van 2187.5 kHz en 8414.5 kHz, alsmede op ten minste een van de DSC nood- en veiligheidsfrequenties van 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz of 16 804.5 kHz. Het moet altijd mogelijk zijn een van deze nood- en veiligheidsfrequenties te kiezen. Deze apparatuur kan gescheiden zijn van, of gecombineerd zijn met de apparatuur bedoeld in onderdeel a;

c. een radio-installatie, niet werkend in de HF-band om uitzendingen van noodalarmering naar de wal te starten door middel van:
1°. hetzij POSS op de frequentie van 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het in artikel 6, zesde lid, voorgeschreven satellietnoodradiobaken. Dit satellietnoodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of
2°. het geostationaire INMARSAT satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door:

- een INMARSAT scheepssatellietstation; of
- het in artikel 6, zesde lid, voorgeschreven satellietnoodradiobaken.

In dit geval moet het satellietnoodradiobaken worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd of moet vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; en

d. de mogelijkheid om algemene radioberichtgeving te verzenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van een MF/HF radio-installatie werkend op de werkfrequenties in de banden tussen 1605 kHz en 4000 kHz en 4000 kHz en 27500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze te combineren met de radio-installatie als bedoeld in onderdeel a.

4. Het starten van de uitzending van noodalarmering door middel van de radio-installaties bedoeld in het tweede lid, onderdeel a, b en d, en het derde lid, onderdeel a en c, moet mogelijk zijn vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

5. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, voor schepen gebouwd voor 1 februari 1997, welke uitsluitend bestemd zijn om reizen te ondernemen in de zeegebieden A2 en A3, mits deze schepen een ononderbroken luisterwacht houden op VHF kanaal 16. Deze wacht moet gehouden worden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Artikel 13

Radio-uitrusting voor de zeegebieden A1, A2, A3 en A4

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 6, moet een schip dat bestemd is om reizen te ondernemen in alle zeegebieden voldoen aan het bepaalde in artikel 12, derde lid, met dien verstande dat de apparatuur bedoeld in artikel 12, derde lid, onderdeel c, onder 2°, niet aanvaard wordt als een alternatief voor de apparatuur bedoeld in artikel 12, derde lid, onderdeel c, onder 1°. Bovendien moet worden voldaan aan het bepaalde in artikel 12, vierde lid.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, voor

schepen gebouwd voor 1 februari 1997, welke uitsluitend bestemd zijn om reizen te ondernemen in de zeegebieden A2, A3 en A4, mits deze schepen een ononderbroken wacht houden op VHF kanaal 16. Deze wacht moet gehouden worden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Artikel 14

Radiowachten

1. Aan boord van ieder schip moet buitengaats een ononderbroken wacht worden gehouden:
a. op VHF-DSC kanaal 70, indien het schip, overeenkomstig het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onderdeel b, is uitgerust met een VHF radio-installatie;
b. op de DSC nood- en veiligheidsfrequentie van 2187.5 kHz, indien het schip, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11, eerste lid, onderdeel b, of artikel 12, tweede lid, onderdeel c, is uitgerust met een MF radio-installatie;
c. op de DSC nood- en veiligheidsfrequenties van 2187.5 kHz en 8414.5 kHz, alsmede op tenminste een van de DSC nood- en veiligheidsfrequenties van 4207.5 kHz, 6313 kHz, 12 577 kHz of 16 804.5 kHz, afhankelijk van het tijdstip en de geografische positie van het schip, indien het schip overeenkomstig het bepaalde in artikel 12, derde lid, onderdeel b, of artikel 13, eerste lid is uitgerust met een MF/HF radio-installatie. Deze wacht kan worden gehouden door middel van een scannende ontvanger;
d. ten behoeve van satelliet wal-schip noodberichten, indien het schip, overeenkomstig het bepaalde in artikel 12, tweede lid, onderdeel a, is uitgerust met een INMARSAT scheepssatellietstation.

2. Aan boord van ieder schip moet buitengaats een radiowacht worden gehouden, ten behoeve van uitzendingen van maritieme veiligheidsinformatie, op de hiervoor bestemde frequentie of frequenties waarop deze informatie wordt uitgezonden voor het gebied waarin het schip vaart.

3. Aan boord van ieder schip moet buitengaats, tot 1 februari 1999 of tot een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nader vast te stellen datum, voor zover uitvoerbaar een ononderbroken wacht op kanaal 16 worden gehouden.

4. Aan boord van ieder schip moet buitengaats, tot 1 februari 1999 of tot een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nader vast te stellen datum, een ononderbroken wacht op de radiotelefonienoodfrequentie van 2182 kHz worden gehouden.

5. De in de voorgaande leden genoemde radiowachten moeten worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Artikel 15

Krachtbronnen

1. Buitengaats moet altijd een elektrische krachtbron beschikbaar zijn van voldoende vermogen om de radio-installaties te doen werken en de aanwezige batterijen gebruikt voor de reservekrachtbron of krachtbronnen ten behoeve van de radio-installaties te laden.

2. Aan boord van ieder schip moeten een of meer reservekrachtbronnen aanwezig zijn om de radio-installaties te voeden, teneinde de nood- en veiligheidsberichten te kunnen afhandelen in het geval dat de hoofd- en noodkrachtbronnen uitvallen. De reserve krachtbron of -krachtbronnen moeten in staat zijn de volgende radio-installaties gelijktijdig te voeden:
a. de VHF radio-installatie, bedoeld in artikel 6, eerste lid; en
b. al naar gelang het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het schip is uitgerust:
 1°. de MF radio-installatie, bedoeld in artikel 11, eerste lid, onder a;
 2°. de MF/HF radio-installatie bedoeld in artikel 12, derde lid, onder a, of artikel 13, eerste lid; of
 3°. het INMARSAT scheepssatellietstation, bedoeld in artikel 12, tweede lid, onder a; en
 4°. elk van de aanvullende voorzieningen bedoeld in het vijfde, zesde en negende lid.

3. De voeding, bedoeld in het tweede lid, moet plaats kunnen vinden gedurende ten minste:
a. een uur op schepen gebouwd op of na 1 februari 1995;
b. een uur op schepen gebouwd voor 1 februari 1995, wanneer de noodkrachtbron volledig voldoet aan het bepaalde in de artikelen 42, 43 of 43a en 64 van Bijlage II, met inbegrip van het bepaalde ten aanzien van de voeding van de radio-installaties; en
c. zes uur aan boord van schepen gebouwd voor 1 februari 1995, wanneer niet is voorzien in een noodkrachtbron of wanneer deze niet voldoet aan het bepaalde in de artikelen 42, 43 of 43a en 64 van Bijlage II, met inbegrip van het bepaalde ten aanzien van de voeding van de radio-installaties.

Onafhankelijke HF en MF radio-installaties behoeven niet gelijktijdig door de reservekrachtbron of -krachtbronnen te kunnen worden gevoed.

4. De reservekrachtbron of -krachtbronnen moeten onafhankelijk zijn van de voortstuwingsinstallatie en de elektrische installatie van het schip.

5. Indien naast de VHF radio-installatie twee of meer van de andere radio-installaties, als bedoeld in het tweede lid, kunnen worden aangesloten op de reservekrachtbron of -krachtbronnen, moeten deze krachtbron of krachtbronnen in staat zijn om gedurende de van toepassing zijnde periode bedoeld in het derde lid, onder a of b, de VHF radio-installatie te kunnen voeden gelijktijdig met:
a. alle andere radio-installaties die gelijktijdig op de reserve krachtbron of krachtbronnen kunnen worden aangesloten; of
b. wanneer slechts een van de andere radio-installaties gelijktijdig met de VHF radio-installatie kan worden aangesloten op de reservekrachtbron of -krachtbronnen, die andere radio-installatie met het grootste energieverbruik.

6. De reservekrachtbron of krachtbronnen mogen gebruikt worden om de elektrische verlichting bedoeld in artikel 5, tweede lid, onder d, te voeden.

7. Indien een reservekrachtbron bestaat uit oplaadbare accumulatorenbatterij of -batterijen moet:
a. een automatische laadinrichting zijn aangebracht, welke in staat is de batterijen binnen 10 uur op te laden tot de voorgeschreven minimum capaciteit; en

b. de capaciteit van de batterij of batterijen moet door middel van een geschikte methode met tussenpozen van niet meer dan 12 maanden worden gecontroleerd. Deze controle moet plaats vinden wanneer het schip niet buitengaats is.

8. De plaatsing en installatie van accumulatorenbatterijen die als reserve krachtbron dienen, moet zodanig zijn dat:
a. optimaal onderhoud mogelijk is;
b. een redelijke levensduur verzekerd is;
c. onveilige situaties worden voorkomen;
d. de temperatuur van de accumulatorenbatterijen, ook tijdens het opladen, binnen de door de fabrikant opgegeven waarden blijft; en
e. de volledig opgeladen accumulatorenbatterijen onder alle weersomstandigheden de minimum benodigde capaciteit hebben.

9. Indien een ononderbroken invoer van informatie vanuit de navigatieapparatuur of andere uitrusting in de voorgeschreven radio-installatie noodzakelijk is voor de goede werking van deze installatie, moeten er voorzieningen zijn om de voortdurende levering van zulke informatie zeker te stellen bij het uitvallen van de hoofd- en noodkrachtbron van het schip.

Artikel 16

Overgangsbepaling

Apparatuur geïnstalleerd voor de datum van in werking treding, zoals vermeld in artikel 1 van deze bijlage, moet tenminste voldoen aan de voorschriften, zoals die tot die datum van toepassing waren.

Artikel 17

Onderhoud en beschikbaarheid

1. Radio-installaties moeten zodanig zijn ontworpen dat de hoofdonderdelen op eenvoudige wijze, zonder uitgebreide hercalibratie of afregeling, kunnen worden vervangen.

2. Waar van toepassing moeten de installaties zodanig zijn vervaardigd en geïnstalleerd dat deze gemakkelijk toegankelijk zijn voor inspecties en onderhoud aan boord.

3. Voor de bediening en het onderhoud van de installaties moet voldoende, doelmatige informatie aan boord aanwezig zijn.

4. Teneinde de beschikbaarheid van de radio-installaties zeker te stellen moeten voor het onderhoud, dat door de houder(s) van een certificaat maritieme radiocommunicatie kan worden uitgevoerd, voldoende reservedelen en doelmatig gereedschap aan boord aanwezig zijn.

5. Teneinde de beschikbaarheid van tenminste twee verschillende, van elkaar onafhankelijke installaties, gebruik makende van verschillende radiocommunicatiesystemen te garanderen, moet naast de in de artikelen 6, 7, 8, 10, 11, 12 en 13 van deze bijlage genoemde apparatuur, ieder schip zijn voorzien van de in de leden 6, 7, 8 en 9 van dit artikel genoemde apparatuur en/of voorzieningen.

6. In aanvulling op het bepaalde in de artikelen 6, 10, 11, 12 en 13 moet ieder schip, onafhankelijk van het zeegebied, tenminste zijn

uitgerust met een VHF radio-installatie, die voldoet aan het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onder a en b.

7. In aanvulling op het bepaalde in de artikelen 6 en 12, moet ieder schip, dat bestemd is om reizen te ondernemen buiten zeegebied A1 en A2, maar binnen zeegebied A3, tenminste zijn uitgerust met:
a. hetzij een MF/HF radio-installatie, die voldoet aan het bepaalde in artikel 12, derde lid, onder a;
b. hetzij een INMARSAT scheepssatellietstation, dat voldoet aan het bepaalde in artikel 12, tweede lid, onder a, onderdelen 1°, 2° en 3°.

8. In aanvulling op het bepaalde in de artikelen 6 en 13, moet ieder schip, dat bestemd is om reizen te ondernemen in alle zeegebieden zijn uitgerust met een MF/HF radio-installatie, die voldoet aan het bepaalde in artikel 12, derde lid, onder a. Indien het schip slechts incidenteel in het zeegebied A4 reizen onderneemt en voldoet aan het bepaalde in artikel 13, eerste lid, mag de bovengenoemde uitrusting vervangen worden door een INMARSAT scheepssatellietstation, dat voldoet aan het bepaalde in artikel 12, tweede lid, onder a, onderdelen 1°, 2° en 3°.

9. In aanvulling op het gestelde in het zevende en achtste lid, moet ieder schip dat bestemd is reizen te ondernemen buiten de zeegebieden A1 en A2, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voldoende voorzieningen hebben getroffen voor de uitvoering van onderhoud van de radio-installatie door een walorganisatie.

10. De aanvullende apparatuur zoals omschreven in het zesde tot en met het achtste lid en hierna aangeduid als «geduplicerde uitrusting», moet onafhankelijk van de overige radio-installaties kunnen functioneren en dient te zijn voorzien van een eigen antenne-inrichting. De bediening van deze apparatuur moet op de brug nabij de plaats waar de navigatie wordt gevoerd, direct mogelijk zijn. De geduplicеerde uitrusting moet aangesloten kunnen worden op de reserve-krachtbronnen, vereist in artikel 15 van bijlage V, tezamen met de in de artikelen 6, 10, 11, 12 en 13 van bijlage V voorgeschreven radio-installaties, hierna aangeduid als «basisuitrusting». De capaciteit van de reserve-krachtbron(nen) dient voldoende te zijn om die onderdelen van de basisuitrusting of van de corresponderende geduplicеerde uitrusting met het grootste vermogen gelijktijdig te voeden zoals aangegeven in artikel 15, derde lid onder a, b en c van deze bijlage.De energievoorziening van de basisuitrusting en de geduplicеerde uitrusting moet zodanig zijn dat een enkelvoudig defect in de reservekrachtbron, niet kan leiden tot het gelijktijdig uitvallen van de basisuitrusting en de geduplicеerde uitrusting, wanneer de hoofd-krachtbron of de noodkrachtbron van het schip normaal functioneert.

11. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van het gestelde in het zesde tot en met achtste lid, indien naar zijn oordeel voldoende voorzieningen zijn getroffen voor volledig onderhoud aan boord.

12. De voor het schip getroffen onderhoudsvoorzieningen dienen te zijn aangegeven in het uitrustingsoverzicht behorende bij het betreffende radioveiligheidscertificaat dan wel het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen.

B. **Bijlage XIII RADIO** vervalt.

ARTIKEL VI

Bijlage XI A van het Schepenbesluit 1965 wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 6 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste lid wordt vervangen door:
1. Het bepaalde in het tweede lid is van toepassing op alle schepen, met dien verstande dat schepen gebouwd voor 1 februari 1992 uiterlijk op 1 februari 1995 moeten voldoen aan het bepaalde in het tweede lid.

2. Het tweede lid wordt vervangen door:
2. *Radio-apparatuur voor groepsreddingmiddelen*

2.1 VHF radio-installaties:
Alle passagiersschepen en alle vrachtschepen van 500 ton of meer, moeten zijn uitgerust met ten minste drie draagbare VHF radio-installaties. Vrachtschepen van minder dan 500 ton moeten zijn uitgerust met ten minste twee draagbare VHF radio-installaties.

2.2 Radartransponders:
Alle passagiersschepen en alle vrachtschepen van 500 ton of meer moeten zijn uitgerust met ten minste een radartransponder aan iedere zijde van het schip. Vrachtschepen van minder dan 500 ton moeten zijn uitgerust met ten minste één radartransponder. De radartransponders moeten op zodanige wijze zijn geplaatst dat zij snel in ieder groepsreddingmiddel, met uitzondering van het reddingvlot of de reddingvlotten bedoeld in artikel 26, lid 1.4, kunnen worden gezet. Het is ook toegestaan om ieder groepsreddingmiddel, met uitzondering van die bedoeld in artikel 26, lid 1.4, uit te rusten met een radartransponder. De radartransponder vereist volgens artikel 6, derde lid, van bijlage V van dit besluit, mag worden meegerekend als radartransponder bedoeld in dit lid.

3. In onderdeel 4.2 van het vierde lid vervallen in de tweede volzin de woorden «in alle ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations, alsmede, aan boord van passagiersschepen, met een speciale alarminstallatie als bedoeld in artikel 40, lid 4, van bijlage IV.» en wordt de komma achter «berichtgeving» vervangen door een punt.

4. Het vijfde lid wordt vervangen door:
5. Met betrekking tot kleine vaartuigen geldt in de plaats van de vorige leden, uitgezonderd lid 2.2, artikel 55 van deze bijlage.

B. In artikel 10 vervalt het zesde lid, en worden het zevende en achtste lid vernummerd tot zesde en zevende lid.

C. In artikel 38 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 3.2 vervalt, en lid 3.3 wordt vernummerd tot lid 3.2

2. Lid 5.1.14 wordt vervangen door:
5.1.14 een doelmatige radarreflector, tenzij het reddingvlot is uitgerust met een radartransponder;

D. In artikel 41 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Lid 7.8 wordt vervangen door:
7.8 Iedere reddingboot, die wordt uitgerust met en vast aangebrachte

VHF radio-installatie en een apart op te stellen antenne, moet beschikken over voorzieningen om de antenne doelmatig in de gebruiksopstelling te kunnen plaatsen en vastzetten.

2. Lid 8.30 wordt vervangen door:
8.30 een doelmatige radarreflector, tenzij de reddingboot is uitgerust met een radartransponder;

E. Artikel 42, vierde lid, wordt vervangen door:

4. Indien de reddingboot is uitgerust met een vast aangebrachte VHF radio-installatie, moet deze installatie zijn opgesteld in een afzonderlijke beschutte ruimte, groot genoeg om zowel aan het toestel als aan de bedienende persoon plaats te bieden. Er is geen afzonderlijke beschutte ruimte vereist, indien naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de constructie van de reddingboot voldoende beschutte ruimte biedt.

F. Artikel 55, eerste lid, komt te vervallen.
Het tweede en derde lid worden vernummerd tot eerste en tweede lid.
De benaming «portofoon» wordt telkens vervangen door «draagbare VHF radio-installatie».
In het tweede lid vervallen de woorden «, mits die apparaten voldoen aan het bepaalde in artikel 14c van bijlage XIII».

ARTIKEL VII

A. In bijlage XVII van het Schepenbesluit 1965 wordt de volgende wijziging aangebracht:

Artikel 6 wordt vervangen door:

Artikel 6

Ontplofbare stoffen en voorwerpen aan boord van passagiersschepen

1. Aan boord van passagiersschepen mogen ontplofbare stoffen en voorwerpen behorende tot klasse 1.4, samenladingsgroep S, in iedere hoeveelheid worden vervoerd. Andere ontplofbare stoffen en voorwerpen mogen niet worden vervoerd met uitzondering van de volgende:
1.1 ontplofbare voorwerpen bestemd voor reddingmiddelen indien de totale netto explosieve massa van deze voorwerpen niet meer dan 50 kg per schip bedraagt;
1.2 ontplofbare stoffen en voorwerpen behorende tot de samenladingsgroepen C, D en E, indien de totale netto explosieve massa niet meer dan 10 kg per schip bedraagt;
1.3 ontplofbare voorwerpen behorende tot samenladingsgroep G andere dan die waarvoor speciale stuwage is voorgeschreven, indien de totale netto explosieve massa niet meer dan 10 kg per schip bedraagt; of
1.4 ontplofbare voorwerpen behorende tot samenladingsgroep B, indien de totale netto explosieve massa niet meer dan 5 kg per schip bedraagt.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat grotere hoeveelheden of andere soorten ontplofbare stoffen of voorwerpen worden vervoerd aan boord van een passagiersschip, wanneer daartoe bijzondere en naar zijn

oordeel voldoende veiligheidsmaatregelen zijn getroffen.

B. In Bijlage XXIII van het Schepenbesluit 1965 wordt de volgende wijziging aangebracht:

Artikel 7, tweede lid, wordt vervangen door:

2. De deskundige gaat eerst over tot afgifte van de in het eerste lid bedoelde geneeskundige verklaring, nadat hem het monsterboekje van betrokkene is overgelegd en hij zich van diens identiteit heeft overtuigd, dan wel door de betrokkene is overgelegd een bewijs van inschrijving aan een erkende opleiding van zeevarenden in combinatie met een geldig identiteitsbewijs.

ARTIKEL VIII

1. Op schepen gebouwd vóór 1 februari 1992 zijn ten aanzien van de bij dit besluit gewijzigde constructie en inrichtingsvoorschriften van de Bijlagen II en III en IV van het Schepenbesluit 1965 van toepassing de bepalingen van die voorschriften, zoals deze luidden vóór de inwerkingtreding van dit besluit.

2. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn tot 1 februari 1999 van toepassing op schepen gebouwd vóór 1 februari 1995:
- hetzij de bij dit besluit ingetrokken radiocommunicatievoorschriften van het Schepenbesluit 1965;
- hetzij de bij artikel V, onderdeel A, van dit besluit toegevoegde radio-communicatievoorschriften van Bijlage V van het Schepenbesluit 1965.

Per 1 februari 1999 moeten alle schepen voldoen aan de radiocommunicatie-voorschriften van Bijlage V van het Schepenbesluit 1965.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan ontheffing verlenen van één of meer bepalingen ten aanzien van de radiocommunicatie, indien de daarmee verband houdende voorzieningen aan wal of de voorschreven radio-installaties niet of onvoldoende beschikbaar zijn. Aan een dergelijke ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

ARTIKEL IX

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 februari 1992.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State van het Koninkrijk.

's-Gravenhage, 14 januari 1992

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *dertigste* januari 1992

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

[1] Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 13 november 1991, Stb. 640.
Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staats- [illegible]

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Op twee internationale diplomatieke conferenties gehouden onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in het najaar van 1988 te Londen zijn een aantal belangrijke wijzigingen aangenomen op de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS 74) en het daarbij behorende Protocol 1978.

Deze wijzigingen houden de introductie in van een nieuw Wereldwijd Maritiem Communicatie-Systeem voor Nood- en Veiligheidsverkeer (Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)).

Krachtens artikel VIII, onder (b), juncto artikel VIII, onder (c) (iii), van het verdrag kunnen de wijzigingen worden aangebracht door middel van een stilzwijgende procedure. Ingevolge het bepaalde in artikel VII (b) (vi) (2) (bb) werden de wijzigingen internationaal geacht te zijn aanvaard op 1 februari 1990, omdat vóór die datum niet meer dan een derde van de verdragsluitende regeringen, of verdragsluitende regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloten niet minder dan vijftig procent van de brutotonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de IMO ervan in kennis hebben gesteld dat zij bezwaar hebben tegen deze wijzigingen. Op 1 februari 1990 bleek slechts één bezwaar te zijn ingediend bij de Secretaris-Generaal van de IMO. De wijzigingen treden door de door de conferenties vastgestelde procedure twee jaar na de aanvaarding op 1 februari 1990 gefaseerd in werking, te weten vanaf 1 februari 1992 tot 1 februari 1999.

In het SOLAS 74 – verdrag wordt ten aanzien van de wijzigingsprocedure onderscheid gemaakt tussen de – betrekkelijk summiere – hoofdverplichtingen van partijen in het eigenlijke verdrag en in hoofdstuk I van de bijlage, en de – zeer uitgebreide – technische voorschriften ter uitvoering van de doelstellingen van het verdrag in de hoofdstukken II en volgende van de bijlage. Alleen voor deze uitvoeringsvoorschriften kent het verdrag de mogelijkheid van een stilzwijgende wijzigingsprocedure, zoals deze ten aanzien van de GMDSS -wijzigingen is toegepast.

Voor wijziging van de uitvoeringsvoorschriften van het verdrag is op grond van artikel 62, eerste lid, onder b, van de Grondwet 1972 geen parlementaire goedkeuring vereist, zoals reeds is uiteengezet in de toelichtende nota bij de aanbieding aan de Staten-Generaal van het SOLAS 74 – verdrag (Kamerstukken II, 1977/78, 14 997 (R 1094), nr. 1). Krachtens het additionele artikel XXI, eerste lid, bij de Grondwet 1983 blijft artikel 62 van de Grondwet 1972 van kracht totdat ter zake bij wet een voorziening zal zijn getroffen. Hiertoe heeft de regering in 1989 bij de Tweede Kamer ingediend een voorstel van Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, waarvan artikel 6, onder b, bepaalt, dat de goedkeuring van de Staten-Generaal niet is vereist indien het verdrag uitsluitend betreft de uitvoering van een goedgekeurd verdrag, voor zover in de wet tot goedkeuring geen voorbehoud terzake is gemaakt. Dit laatste is bij het SOLAS 74-verdrag niet gebeurd. In de memorie van toelichting bij het thans nog bij de Tweede Kamer in behandeling zijnde voorstel van Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de regering de uitzondering op het vereiste van parlementaire goedkeuring voor uitvoeringsverdragen nog eens uitvoerig beargumenteerd (Kamerstukken II, 1988/89, 21 214 (R 1375), nr. 3, blz. 12–15).

Derhalve is voor de GMDSS – wijzigingen op het SOLAS 74 – verdrag en het daarbij behorende Protocol 1978 geen parlementaire goedkeuring

vereist. Het bedrijfsleven in de zeevaart kan zich met deze verdragwijzingen verenigen, en de regering heeft – door geen bezwaar aan te tekenen – hiermee ingestemd.

Het systeem zal resulteren in het geleidelijk verdwijnen van de morse-radio-telegrafie, dat de basis vormt van het huidige nood-, spoed- en veiligheidsverkeer sinds het begin van deze eeuw. Het GMDSS is ontworpen om de tekortkomingen tegen te gaan van het huidige communicatiesysteem. Zo is de reikwijdte van de zendapparatuur er soms de oorzaak van dat een scheepsramp onopgemerkt blijft door andere schepen of door walstations. Het bereik wordt bovendien sterk beïnvloed door atmosferische omstandigheden. Een andere tekortkoming is dat de ontvangst en de juistheid van de berichtgeving erg afhankelijk is van het uitluisteren aan boord. Tenslotte is de kwaliteit van het communicatieverkeer sterk afhankelijk van de inzichten, vaardigheden en deskundigheid van de radio-officier of radiotelefonist. Het gebruik van het morse-alfabet vormt in de huidige tijd van rechtstreekse overdracht van woord en beeld eveneens een belemmering. Al deze nadelen worden in het GMDSS ondervangen door onder andere de invoering van communicatie per satelliet en de introductie van geautomatiseerde apparatuur met rechtstreekse overdracht van gegevens.

Het basisprincipe van het systeem is dat zowel opsporings- en reddingsautoriteiten aan de wal, als de scheepvaart in de onmiddellijke omgeving, snel over een calamiteit kunnen worden gealarmeerd, zodat er vlugger en beter gecoördineerd een reddingsoperatie kan worden gestart.

Het systeem voorziet bovendien in maritieme veiligheidsinformatie, zoals navigatie- en metereologische waarschuwingen, die automatisch aan boord worden ontvangen.

Met andere woorden, ieder schip zal, onafhankelijk van het gebied waar het zich bevindt, in staat zijn een effectievere communicatie te voeren die zowel voor de eigen veiligheid, als die van andere schepen in hetzelfde gebied, van essentieel belang is. Als gevolg van het verdwijnen van de morsetelegrafie en de vereenvoudiging van het systeem zal er geen behoefte meer zijn aan een aparte communicatie specialist aan boord van schepen. Hoewel theoretisch de mogelijkheid voor een radio-officier wordt opengehouden zal in de praktijk deze functie geleidelijk gaan verdwijnen. De taak van de radio-officier wordt grotendeels overgenomen door de wachtofficier op de brug, die daarvoor aanvullend wordt opgeleid.

De vereiste uitrusting aan boord zal zijn gebaseerd op de zogenaamde «zeegebieden» waar het schip zal varen. Bij deze zeegebieden gaat het niet om een geografische verdeling van de aarde, maar om het bereik van de door de landen ingezette communicatiemiddelen (kuststations). De walvoorzieningen van een land zijn dus bepalend voor hun zeegebieden. De onderscheiden zeegebieden, die bepalend zijn voor de communicatie-uitrustingseisen zijn niet te verwarren met de zogenaamde «vaargebieden»' die eveneens in het Schepenbesluit 1965 (bijvoorbeeld in artikel 33) voorkomen. De vaargebieden zijn bepalend voor de aan het schip te stellen constructieëisen.

Het GMDSS kent afhankelijk van het zeegebied meer opties ten aanzien van de waarborg dat het schip te allen tijde over communicatiefaciliteiten dient te beschikken. Voorts zijn er afhankelijk van het zeegebied eisen gesteld aan het soort bedieningscertificaat en de

aantallen en categorieën personen die in het bezit dienen te zijn van een bedieningscertificaat.

In het onderhavige besluit zijn de wijzigingen op het Verdrag en het bijbehorend Protocol ongewijzigd overgenomen tenzij uitdrukkelijk anders is aangegeven.

II. Tevens zijn in het onderhavige besluit wijzigingen op het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 verwerkt, die in de achterliggende periode sinds 1983 zijn voorbereid en goedgekeurd door de Maritieme Veiligheids-Commissie (MSC) van de IMO. Deze wijzigingen werden op grond van artikel VIII(b) van SOLAS 74 door de uitgebreide MSC aangenomen respectievelijk op 11 april 1989 (MSC-resolutie 13(57)) en op 25 mei 1990 (MSC-resolutie 19(58)). Deze wijzigingen werden internationaal aanvaard op 31 juli 1991 en zullen ook op 1 februari 1992 internationaal van kracht worden.

In MSC-resolutie 13(57) worden onder andere nieuwe en gewijzigde eisen gesteld ten aanzien van dubbele bodems en begrenzingsschotten van machinekamers en schroefaskokers in vrachtschepen, de openingen en deuren in waterdichte schotten aan boord van passagiersschepen, aanvullende eisen gesteld betreffende de werking van lenspompsystemen, wijzigingen en aanvullingen gegeven betreffende de voorschriften voor structurele brandbescherming en brandbestrijding en betreffende reddingmiddelen, veiligheid van navigeren en vervoer van gevaarlijke stoffen in passagiersschepen. In MSC-resolutie 19(58) worden voorts met een nieuw Deel B-1 van Hoofdstuk II-1 van SOLAS 74 eisen betreffende de waterdichte indeling en lekstabiliteit van vrachtschepen langer dan 100 meter geïntroduceerd.

III. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt op een aantal punten nodig gebleken wijzigingen van technische aard aan te brengen.

Deregulering

Zoals in het bovenstaande is toegelicht, bevat deze wijziging van het Schepenbesluit 1965 op een enkele uitzondering na een aanpassing van het besluit aan de internationaal in de IMO overeengekomen gewijzigde voorschriften van SOLAS 74. De wijzigingen strekken ertoe door middel van technische eisen de veiligheid van schepen en opvarenden te verhogen. Nieuwe bestuursorganen of bestuursinstrumenten zijn daarvoor niet nodig. Voor het bedrijfsleven zit er een licht kostenverhogend aspect aan, dat echter door het internationale karakter van de verplichtingen niet concurrentieverhogend zal werken. Zoals gezegd is met het bedrijfsleven in goed overleg overeenstemming bereikt over deze wijzigingen. De invoering van het wereldomvattende radiocommunicatiesysteem zal tussen 1992 en 1999 bovendien gefaseerd gebeuren.

Artikelsgewijze toelichting

ARTIKEL I

A. Door de onderhavige wijzigingen van het Schepenbesluit 1965 komen enkele begrippen in dat besluit niet meer voor, zodat zij kunnen vervallen. Voorts is de definitie van het internationale Radioreglement nauwkeuriger geformuleerd.

B. De wijzigingen in dit onderdeel zijn van redactionele aard en vloeien

voort uit de overeenkomstige wijzigingen van de Voorschriften I/7, I/8 en I/9 van SOLAS 74.

C/D/E. Deze wijzigingen vloeien voort uit het gewijzigde Voorschrift I/12 (a)(V) van SOLAS 74 waarbij wordt voorgeschreven dat het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen en het uitrustingscertificaat voor vrachtschepen voortaan vergezeld dienen te gaan van een uitrustingsoverzicht (volgens voorgeschreven internationaal model). In tegenstelling tot het bijbehorende certificaat heeft dit uitrustingsoverzicht geen beperkte geldigheidsduur; het blijft geldig zolang de betreffende uitrusting van het schip nog overeenkomt met de opgave op het overzicht. De aanwezigheid van het overzicht aan boord vergemakkelijkt de uit te voeren periodieke onderzoeken en inspecties. Voor kleine vaartuigen is de introductie van zulke specifieke overzichten niet noodzakelijk gezien de eenvoudige uitrusting die zij hebben. Bovendien wordt voor deze schepen onder Nederlandse vlag reeds een algemeen uitrustingsrapport opgemaakt door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

F. Nu bij het GMDSS het onderscheid tussen radiotelegrafie en radiotelefonie komt te vervallen, vervallen ook de desbetreffende radiotelegrafie- en radiotelefonie-veiligheidscertificaten voor vrachtschepen. In de plaats daarvan komt het «radio-veiligheids-certificaat voor vrachtschepen», zoals voorgeschreven in het gewijzigde Voorschrift I/12.(a).(iv) van SOLAS 74. Ingevolge onderdeel (v) van dat Voorschrift dient ook dit certificaat te worden voorzien van een uitrustingsoverzicht zoals reeds hiervoor toegelicht.

Voorts bevat het gewijzigde artikel 25 nog een aantal aanpassingen van redactionele aard, voortvloeiend uit de wijzigingen zoals toegelicht bij artikel I, onderdeel C. Tevens wordt opgemerkt dat de radarinstallatie (als «hulpmiddel bij de navigatie») aan boord van vrachtschepen en het onderzoek van die installatie niet meer onder het nieuwe radioveiligheidscertificaat valt, maar onder het uitrustingscertificaat. Dit vloeit voort uit de op dat punt gewijzigde tekst van Voorschrift I/9 van SOLAS 74.

G. De wijzigingen van de voorschriften van Part B van Chapter II-1 en de toevoeging van Part B-1 (MSC-resolutie 13(57)) houden de introductie in van eisen betreffende de waterdichte indeling en de lekstabiliteit van vrachtschepen. Voor passagiersschepen waren er op dit gebied al eisen gesteld. De genoemde nieuwe eisen voor vrachtschepen zijn verwerkt in bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

H. Deze wijziging vloeit voort uit het gewijzigde Voorschrift V/12(f) (MSC-resolutie 13(57)) van SOLAS 74.

I. Het gewijzigde artikel 95a voorziet in de implementatie van de nieuwe bepalingen van Voorschrift V/12(g) en (h) van SOLAS 74. Dit houdt het volgende in:

Allereerst wordt bepaald dat de radarinstallaties, zoals reeds voorgeschreven voor schepen vanaf een bepaalde grootte (500 of 1600 ton, afhankelijk van de bouwdatum van het schip), vanaf 1 februari 1995 moeten kunnen werken in de 9 Ghz band.

Deze eis houdt verband met het voorschrift, zoals gesteld in artikel VI, onderdeel A, onder 2 van dit wijzigingsbesluit, dat vanaf deze datum schepen ook moeten worden uitgerust met radartransponders die op deze frequentie werken. Deze transponders zijn bedoeld voor gebruik in de reddingboten en -vlotten, zodat, wanneer onverhoopt van deze reddingmiddelen gebruik moet worden gemaakt, zij door een in de nabijheidvarend schip met behulp van radar kunnen worden opgespoord. Met

name tijdens duisternis en in slechte weersomstandigheden worden de kansen op opsporing met deze apparatuur aanmerkelijk vergroot.

Daarnaast houden de nieuwe bepalingen in, dat vanaf 1 februari 1995 alle passagiersschepen en vrachtschepen vanaf 300 ton moeten zijn uitgerust met een radarinstallatie. Uiteraard geldt ook voor deze radarinstallaties dat zij moeten kunnen werken in de 9 Ghz band.
De in gewijzigd Voorschrift V/12.(g) van SOLAS 74 aangegeven mogelijkheid om, met uitzondering van de frequentie-eis, afwijkingen van de bestaande normen voor radarinstallaties toe te staan voor passagiersschepen van minder dan 500 ton en voor vrachtschepen van 300-500 ton, wordt overgenomen in de op het Schepenbesluit 1965 gebaseerde nadere regelgeving waarin deze normen reeds zijn opgenomen.
Artikel 95a is voor de duidelijkheid geheel nieuw geschreven. Alle reeds verlopen data zijn er bovendien uit gelaten.

J. De wijziging van het eerste lid van artikel 96 vloeit voort uit de wijziging van Voorschrift V/12(p) van SOLAS 74. De wijziging van het achtste lid vloeit voort uit de wijziging van onderdeel (q) van genoemd Voorschrift.

K. Deze wijziging is deels van redactionele aard in verband met het gebruik van andere begrippen bij GMDSS, houdt voorts verband met het feit dat de nieuwe voorschriften voor radio-inrichtingen bij de onderhavige wijziging worden opgenomen in bijlage V van het Schepenbesluit 1965, en vormt tevens de grondslag voor het stellen van veiligheidseisen door de Minister aan radio-inrichtingen voor maritiem gebruik. Tenslotte vormt het gewijzigde artikel, te zamen met het Beluit radio-elektrische inrichtingen, de grondslag voor een wijziging van de ministeriële regeling toelating zend- en ontvanginrichtingen (Stcrt. 1988, 254) ter uitvoering van Regulation 14, eerste lid, van hoofdstuk IV van SOLAS 74.

L. Voorschrift IV/16 van SOLAS 74 bepaalt dat elk schip personeel aan boord moet hebben dat gekwalificeerd is voor de bediening en het onderhoud van de GMDSS-communicatie-apparatuur, en in het bezit is van diploma's, zoals aangegeven in het Radioreglement, en van welk personeel één persoon is aangewezen als verantwoordelijke voor de radiocommunicatie in noodgevallen.

Op het gebied van de diploma's en de daarmee samenhangende kenniseisen, kent het Radioreglement twee opties, nl. de optie van de zogenaamde bedieningscertificaten en die van de radio-electronische certificaten. Bij deze laatste optie wordt meer kennis vereist van het electronisch gedeelte van de GMDSS-apparatuur alsmede van het onderhoud daarvan en van reparaties. Een keuze voor één van deze opties moet echter worden gedaan in samenhang met de keuze voor een optie ter zake van duplicering van apparatuur, onderhoudsmogelijkheden aan de wal en/of onderhoud aan boord, zoals aangegeven in Voorschrift IV/15 van SOLAS 74.
In overleg met alle betrokkenen, waaronder werkgevers en werknemersorganisaties in de zeevaart, is gekozen voor optie 1: de bedieningscertificaten. Dit ook mede gezien de reeds bestaande maritieme opleidingen in Nederland. Hoe de toepassing van deze optie wordt aangevuld met voorschriften voor duplicering van apparatuur en onderhoud, wordt toegelicht bij artikel V, onderdeel A, artikel 17 van de nieuwe bijlage II.
Vermeld moet worden dat ook bij de opleiding voor een bedieningscertificaat aandacht wordt besteed aan onderhoud en reparatie van de apparatuur, echter niet in die uitgebreide mate zoals bij het radioelectronisch certificaat.

Tevens is vermeldenswaard dat optie 1 ook is (of wordt) gekozen door het merendeel van de overige maritieme naties.

Bij de bedieningscertificaten maakt het Radioreglement onderscheid tussen het zogenaamde «Beperkte Certificaat Maritieme Radiocommunicatie» (MARCOM B) en het «Algemeen Certificaat Maritieme Radiocommunicatie» (MARCOM A).

Het beperkte certificaat volstaat voor schepen die uitsluitend reizen in het zeegebied A 1 ondernemen en derhalve slechts beperkt met GMDSS-apparatuur zijn uitgerust.

Het algemeen certificaat is voorgeschreven voor schepen die reizen buiten dit zeegebied ondernemen.

Aangezien de communicatie in het kader van GMDSS niet meer plaats vindt in een aparte radiohut maar op de brug, dient een ieder die als chef van de wacht op de brug optreedt in het bezit van bedoeld certificaat te zijn, met dien verstande dat het voor schepen die uitsluitend reizen ondernemen in het zeegebied A 1 voldoende is wanneer ten minste één persoon in het bezit van het beperkte certificaat is.

Bij de huidige opleidingen van stuurlieden, geïntegreerde officieren en maritieme officieren, wordt reeds rekening gehouden met de nieuwe kennis-eisen op communicatiegebied. Degenen die eerder een opleiding hebben gevolgd waarbij aan deze aspecten geen aandacht werd besteed, behouden hun bevoegdheid. De overgang op bestaande schepen van de traditionele radio-apparatuur naar de GMDSS-apparatuur zal naar verwachting niet worden belemmerd door een tekort aan bevoegd, bestaand personeel. Vele rederijen zijn reeds bezig met een bijscholingsprogramma op dit gebied.

M. Zoals in het algemeen gedeelte reeds is toegelicht zullen de aparte functies van radio-officier en radiotelefonist aan boord vervallen. Derhalve hoeven er ook geen aparte eisen meer te worden gesteld aan het gezichts- en gehoororgaan van deze functionarissen.

N. Voor deze wijziging geldt mutatis mutandis hetzelfde als voor de wijziging, toegelicht onder M.

O. Met deze wijziging wordt artikel 131 aangepast aan de eisen gesteld in de «International Dangerous Goods Code», die thans onderdeel uitmaakt van het «Handboek Gevaarlijke Stoffen». De eerste twee leden bevatten nationale aanvullende eisen, die al in de oude tekst van artikle 131 waren opgenomen. Het derde lid verwijst nu naar het Handboek Gevaarlijke Stoffen, waarin de internationale eisen zijn opgenomen.

P. Nu een reddingboot niet meer behoeft te worden uitgerust met een radiotelegrafie-installatie (zie ook artikel VI, onderdeel A, onder 2) kan het gestelde in onderdeel f van artikel 136a van het Schepenbesluit 1965 vervallen. Hetzelfde geldt voor het noodradiobaken van de groepsreddingmiddelen, waaruit de wijziging van het vernummerde onderdeel i van genoemd artikel voortvloeit.

Q. Ook voor vrachtschepen zijn er nu eisen betreffende de waterdichte indeling en de lekstabiliteit (zie de toelichting op artikel I, onderdeel G) zodat de eisen van dit artikel ook gelden voor de kapitein van een vrachtschip. Voorts zijn de eisen betreffende het sluiten van deuren in de waterdichte schotten van passagiersschepen uitgebreid en deze eisen zijn opgenomen in bijlage II.

R. Artikel 148 is aangepast aan de ingevolge het GMDSS voorge-

schreven radiowachten. In artikel 14 van bijlage V zijn de radiowachten opgenomen.

S. Deze wijziging vloeit voort uit het gewijzigde voorschrift II-2/59 (MSC-resolutie 13(57)).

T. De wijzigingen van dit onderdeel vloeien voort uit het feit dat in het GMDSS het onderscheid tussen radiotelegrafie en radiotelefonie vervalt, en uit het feit dat bij dit nieuwe radiocommunicatiesysteem geen gebruik meer wordt gemaakt van alarm-, nood- en spoedseinen om de urgentie van het daarop volgende nood-, spoed- of veiligheidsbericht aan te geven, maar van zogenaamde noodalarmering. De urgentie van het op de noodalarmering volgende bericht wordt nu aangegeven door middel van een in die alarmering opgenomen prioriteitscode.

Ten aanzien van de noodseinen zij nog vermeld dat dit in de oorspronkelijke tekst van artikel 155 van het Schepenbesluit 1965 niet alleen de bovenbedoelde radionoodseinen betrof, maar ook de noodseinen aangegeven in het op de Scheepvaartverkeerswet (Stb.1988, 352) gebaseerde besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Stb.1989, 502)(voorschrift 37). Voor deze laatste categorie noodseinen is niets gewijzigd, zodat op dat punt de verplichtingen van de kapitein onveranderd zijn gebleven.

U. Ook deze wijzigingen zijn een gevolg van het vervallen van de veiligheidsseinen en het vervallen van het onderscheid tussen radiotelegrafie en radiotelefonie, zoals reeds toegelicht bij artikel I, onderdeel S.

Voor het vervallen van het derde en vierde lid van artikel 157 geldt bovendien nog dat de in deze leden gegeven voorbeelden van veiligheidsberichten niet in een algemene maatregel van bestuur thuishoren.

Voor zover er aan deze voorbeelden onder het GMDSS nog behoefte bestaat, zullen zij worden opgenomen in een regeling op grond van artikel 174, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965.

V. Nu er in het GMDSS geen radiotelegrafie-auto-alarmtoestel meer is voorgeschreven en er evenmin specifieke bepalingen zijn opgenomen betreffende het dagelijks controleren van de staat van de reservekrachtbron van de radio-installatie kan de verplichting tot de desbetreffende aantekeningen in het scheepsdagboek vervallen. Omdat het radiodagboek komt te vervallen is een nieuw onderdeel p toegevoegd. Het nieuwe tweede lid regelt de vermelding van die zaken, waarvan aantekening niet is voorgeschreven in het eerste lid.

W. Het radiodagboek komt te vervallen, omdat de notities welke vroeger in het radiodagboek werden genoteerd, thans in beperktere mate zoals omschreven in artikel 160 eerste lid onderdeel p, opgenomen worden in het scheepsdagboek.

ARTIKEL II

A. Deze wijziging vloeit voort uit de nieuwe voorschriften II-1-B/11(8) en (9) (MSC-resolutie 13(57)).

B. Deze wijziging vloeit voort uit het nieuwe voorschrift II-1-B/12–1 (MSC-resolutie 13(57)).

C. Deze wijziging vloeit voort uit het gewijzigde voorschrift II-1-B/15 (MSC-resolutie 13(57)) en bevat de nieuwe zwaardere eisen voor deuren en openingen in de waterdichte schotten van passagiersschepen.

D. Deze wijziging behelst een aangepaste verwijzing.

E. Deze wijziging vloeit voort uit het nieuwe voorschrift II-1-B/23-1 (MSC-resolutie 13(57)) waarin enkele nieuwe eisen betreffende op vrachtschepen benodigde informatie zijn neergelegd.

G. Deze wijziging vloeit voort uit het nieuwe Part B-1 van Chapter II-1 van SOLAS 74 (MSC-resolutie 19(58)), waarin de eisen betreffende de waterdichte indeling en lekstabiliteit van vrachtschepen, gebouwd op of na 1 februari 1992 zijn neergelegd. Om in bijlage II zoveel mogelijk dezelfde benoeming van de hoofdstukken te houden als in Chapter II van SOLAS 74 is voor het nieuw in te voegen hoofdstuk de aanduiding B-1 gekozen.

H.1/H.3/I. Deze wijzigingen vloeien voort uit de GMDSS-wijziging van voorschrift II-1-D/42 en voorschrift IV/6 van SOLAS 74, waarbij de samenstelling van de vereiste radio-installatie gewijzigd is.

H.2/H.4 Deze wijzigingen vloeiën voort uit het gewijzigde voorschrift II-1-D/42 en het nieuwe voorschrift II-1/15 (MSC-resolutie 13(57)), waarbij de eisen voor de waterdichte deuren en openingen in waterdichte schotten aan boord van passagiersschepen, gebouwd op of na 1 februari 1992 zijn verzwaard.

J/L. Deze wijzigingen zijn de nationale eisen ingevolge het GMDSS, die aan vaartuigen kleiner dan 500 ton gesteld worden.

K. Deze wijziging is een nationale eis voortvloeiende uit MSC-resolutie 13(57), die aan vaartuigen kleiner dan 500 ton gesteld wordt.

ARTIKEL III

A/B. Deze wijzigingen vloeien voort uit het gewijzigde voorschrift II-1-B/21 (MSC-resolutie 13(57)), welke aanvullende eisen bevat betreffende de werking van de lenspompsystemen.

ARTIKEL IV

A.1/A.2 Deze wijzigingen vloeien voort uit het gewijzigde voorschrift II-2/4 (MSC-resolutie 13(57)).

A.3 Deze wijziging vloeit voort uit de praktijk. Gebleken is dat de sproeihoek van een straalpijp tenminste 120 graden moet zijn om een voldoende bescherming tegen de warmte te bieden.

B. Aangezien bij het GMDSS geen aparte radiohut wordt voorgeschreven komt het negende lid van dit artikel te vervallen.

C. t/m R. Deze wijzigingen vloeien voort uit de gewijzigde en nieuwe voorschriften van Chapter II-2 van SOLAS 74 zoals die zijn opgenomen in MSC-resolutie 13(57) en die wijzigingen en aanvullingen bevatten betreffende de structurele brandbescherming en brandbestrijding.

S.1 De wijziging onder A2 in artikel 4 van bijlage IV is niet van toepassing op kleine vaartuigen (vaartuigen kleiner dan 500 ton). Voor die categorie geldt artikel 65. Daarom is hier een gelijksoortige wijziging opgenomen als vermeld onder A2.

S.2 Deze wijziging is ook een eis gesteld aan vaartuigen kleiner dan 500 ton en is gelijk aan de eis gesteld in artikel IV, onderdeel A.3.

ARTIKEL V

A. In bijlage V is het nieuwe hoofdstuk IV van SOLAS 74 over de radiocommunicatie overgenomen met uitzondering van de tot de administratie gerichte Regulation 5, en met uitzondering van Regulation 14, eerste lid (artikel 101 Schepenbesluit 1965 nieuw), Regulation 15, achtste lid (vermeld in de toelichting op artikel 4 van Bijlage V), Regulation 16 (artikel 117 Schepenbesluit 1965 nieuw), en Regulation 17 (artikel 160, eerste lid, onderdeel p, Schepenbesluit 1965 nieuw).

Artikel 1 komt overeen met Regulation 1 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 2 komt overeen met Regulation 2 SOLAS hoofdstuk IV.
De omschrijving van het begrip «locating» is niet uit Hoofdstuk IV van SOLAS 74 overgenomen, daar het begrip slechts éénmaal voorkomt en het begrip in dat artikel nader omschreven is. De omschrijving van «Radio Regulations» en het tweede lid van Regulation 2 is niet overgenomen, omdat van het tweede lid geen gebruik behoefde te worden gemaakt. Toegevoegd is voorts een definitie van «Enhanced Group Call».

Artikel 3 komt overeen met Regulation 3 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 4 komt overeen met Regulation 4 SOLAS hoofdstuk IV.
Indien een schip in staat is alle nood- en veiligheidsberichtgeving te verzenden en te ontvangen, is het door het schip niet kunnen voldoen aan het bepaalde in artikel 4, achtste lid, geen reden om het schip als onzeewaardig aan te houden, of in een haven waar reparatiemogelijkheden niet direkt beschikbaar zijn onnodig op te houden of te doen ophouden (dit komt overeen met Regulation 15, achtste lid, SOLAS hoofdstuk IV).

Artikel 5 komt overeen met Regulation 6 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 6 komt overeen met Regulation 7, eerste lid, SOLAS hoofdstuk IV.

Artikelen 7 en 8 komen overeen met Regulation 7, tweede en derde lid, SOLAS hoofdstuk IV.
Omdat ieder schip tot 1 februari 1999 moet zijn uitgerust met een radiotelefonie-luisterwacht ontvanger en alarmseingever zijn de eisen voor deze apparaten vooral ten behoeve van de nieuwbouwschepen opgenomen in Bekendmakingen aan de Scheepvaart.
De apparatuur van bestaande schepen voldoet aan dezelfde eisen welke tot nu toe zijn neergelegd in bijlage XIII.

Artikel 9 komt overeen met Regulation 7, vierde lid, SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 10 komt overeen met Regulation 8 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 11 komt overeen met Regulation 9 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 12 komt overeen met Regulation 10 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 13 komt overeen met Regulation 11 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 14 komt overeen met Regulation 12 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 15 komt overeen met Regulation 13 SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 16 komt overeen met Regulation 14, tweede lid, SOLAS hoofdstuk IV.

Artikel 17 komt overeen met Regulation 15, eerste tot en met zevende lid, SOLAS hoofdstuk IV.

De leden 5 tot en met 7 van Regulation 15 zijn uitgewerkt in de leden 5 tot en met 12 van artikel 17.

Teneinde de beschikbaarheid van apparatuur te verzekeren (Regulation 15, vijfde lid) heeft Nederland met betrekking tot onderhoudsmethoden de volgende keuze gemaakt. Schepen bestemd om te reizen in de zeegebieden A1 en A2 dienen een extra VHF radio-installatie aan boord te hebben (Regulation 15, zesde lid, resp. artikel 17, zesde lid). Voor schepen bestemd om te reizen in de zeegebieden A3 en A4 dient een combinatie van verdubbeling van de apparatuur en onderhoud daarvan door een walorganisatie gekozen te worden (Regulation 15, zevende lid, resp artikel 17, zevende, achtste en negende lid). Tevens is binnen dit kader aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid toegekend om ontheffing van de eis tot dupliceren van apparatuur te verlenen, indien naar zijn oordeel voldoende voorzieningen zijn getroffen voor volledig onderhoud aan boord (artikel 17, elfde lid).

Op het uitrustingsoverzicht bij het radioveiligheidscertificaat dient alle apparatuur vermeld te zijn. Dus ook de eventueel geduplicеerde uitrusting, zodat degene die de inspectie uitvoert duidelijkheid heeft. Tevens moet aangegeven worden van welke onderhoudsvoorziening gebruik wordt gemaakt (artikel 17, twaalfde lid).

B. Bijlage XIII over de radio vervalt krachtens dit besluit met ingang van 1 februari 1995 (zie ook de toelichting bij artikel VIII).

ARTIKEL VI

A.1 en 2 In het kader van het GMDSS is artikel 6 met betrekking tot de groepsreddingmiddelen geheel herzien.

In lid 2.1 is thans ten aanzien van het aantal verplicht aanwezige draagbare VHF-installaties een tonnage-onderscheid gemaakt. Voor schepen kleiner dan 500 ton is het voortaan toegestaan om uitgerust te zijn met twee draagbare VHF-installaties. In lid 2.2 is de radartransponder als nieuw uitrustingsstuk toegevoegd ingevolge het GMDSS.

A.3 De wijziging brengt de bestaande regelgeving in overeenstemming met SOLAS 74.

C.2 en D.2 Daar waar reddingvlotten of -boten niet zijn voorzien van de in artikel 6 lid 2.2 voorgeschreven radartransponders dienen deze te zijn voorzien van radarreflectoren. Dit zal hoofdzakelijk het geval zijn bij de grote aantallen reddingvlotten en -boten op passagiersschepen. Hiermee komen de huidige noodradiobakens, werkende in de frequenties 121,5 en 243 Mhz, te vervallen.

ARTIKEL VII

B De wijziging bestaat uit het toevoegen van de mogelijkheid dat aspirant-zeevarenden die nog een opleiding moeten volgen zich kunnen laten keuren waarna een verklaring wordt afgegeven. Het Keuringsreglement zeevaart van 26 april 1990 (Stcrt. 87) bevat een gelijke bepaling.

ARTIKEL VIII EN IX

De algemene inwerkingtredingsdatum van het onderhavige wijzigingsbesluit is 1 februari 1992, zoals ook internationaal is afgesproken (artikel IX).

De overgangsbepalingen vervat in artikel VIII regelen, zoals gebruikelijk de toepassing van de nieuwe voorschriften, die uit de onderhavige wijzigingen voortvloeien.

In het eerste lid worden de aldaar genoemde wijzigingen betreffende constructie en inrichting in het algemeen niet van toepassing verklaard op schepen die zijn gebouwd vóór de inwerkingtreding van die nieuwe bepalingen, dus vóór 1 februari 1992.

Het tweede en derde lid bevatten de overgangsregeling voor de invoering van het GMDSS. De invoering van het GMDSS is voorzien in fases. Tot 1 februari 1995 hebben schepen gebouwd vóór die datum de keuze uit de toepassing van de oude bepalingen ten aanzien van radiocommunicatie (waaronder de vervallen bijlage XIII) of van de nieuwe (Bijlage V); schepen gebouwd ná 1 februari 1995 mogen alleen de nieuwe bepalingen van Bijlage V toepassen. Vervolgens moeten alle schepen met ingang van 1 februari 1999 aan de voorschriften van bijlage V voldoen. Een uitzondering vormt artikel 1, eerste lid, dat bepaalt dat de voorschriften vervat in artikel 6, punt vier en punt zes, op 1 februari 1993 al toegepast dienen te worden.

In het derde lid is de mogelijkheid opgenomen dat het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een ontheffing van de nieuwe radiocomunnicatiebepalingen verleent in die gevallen dat walvoorzieningen of de voorgeschreven radio-installaties niet of onvoldoende beschikbaar zijn. Deze ontheffingen zullen vanzelfsprekend zijn beperkt naar tijd en plaats of gebied. De voorschriften, die verder aan de ontheffing kunnen worden verbonden, zullen technische eisen van de in die gevallen wel te gebruiken apparatuur inhouden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Artikel in wijz.amvb	GMDSS	MSC 13/57	MSC 19/58	SOLAS-regulation	Nationaal	Artikel in Schepenbesluit
Art. I						
A1	>					art 1
A2					Nat. verbetering	art 1
B	x			I-B/reg 7,8,9		art 6
C	x			I-B/reg 12(a)(v)		art 22
D	x			" "		art 23
E	x			" "		art 24
F	x			I-B/reg 12(a)(iv)+(v)		art 25
G		>				art 39
H		x		V/reg 12(f)		art 95
I	x			V/reg 12 (g)+(h)		art 95a
J	x			V/reg 12 (p)+(q)		art 96
K	x			IV/reg 14.1		art 101
L	x			IV/reg 16	Nat. invulling	art 117
M	>					art 118
N	>					art 119
O					Aanpassing aan de IMDG-code	art 131
P	>					art 136a
Q		>				art 141
R	>					art 148
S		>				art 154
T	>					art 155
U	>					art 157
V	x			IV/reg 17	Nat.invulling	art 160
W	>					art 161
Art.II						
A		x		II-1-B/reg 11(8)+(9)		Bijl. II Hfdst B art 11
B		x		II-1-B/reg 12-1	+ nat.kleine vaart.	" " art 12a
C		x		II-1-B/reg 15		" " art 15
D		x		II-1-B/reg 16		" " art 16
E		x		II-1-B/reg 23-1		" " art 23a
F					wetgevingstechn.	" " art 23a en b
G			x	II-1-B-1/reg 25-1 t/m reg 25-10		" Hfdst B-1 art 25a t/m 25j
H 1,3	x			II-1-D/reg 42		Bijl. II Hfdst D art 42
H 2,4		x		II-1-D/reg 42		" " art 42
I	x			II-1-D/reg 43		" " art 43
J	>				nat. kl.vaart	" Hfdst F art 43a
K		>			nat. kl.vaart.	" " art 58
L	>				nat. kl.vaart.	" " art 64
Art III A		x		II-1-B/reg 21, 2.9		Bijl. III art 6
B		x		II-1-B/reg 21, 1.6		Bijl. III art 7
Art IV						
A 1,2		x		II-2/reg 4		Bijl. IV art 4
A 3					nat. verbetering uit praktijk	" art 4
B	>					" art 6
C		x		II-2/reg 13-1	+ nat. kl.vaart.	" art 13a
D		x		II-2/reg 15		" art 15
E		x		II-2/reg 18		Bijl. IV art 18
F		x		II-2/reg 26		" art 26
G		x		II-2/reg 27		" art 27
H		x		II-2/reg 38		" art 38

Artikel in wijz.amvb	GMDSS	MSC 13/57	MSC 19/58	SOLAS-regulation	Nationaal	Artikel in Schepenbesluit
I		x		II-2/reg 40		Bijl IV art 40
J		x		II-2/reg 44		" art 44
K		x		II-2/reg 50		" art 50
L		x		II-2/reg 53		" art 53
M		x		II-2/reg 54		" art 54
N		x		II-2/reg 55		" art 55
O		x		II-2/reg 56		" art 56
P		x		II-2/reg 58		" art 58
Q		x		II-2/reg 59		" art 59
R		x		II-2/reg 62		" art 62
S 1		>			Nat. kl.vaart.	" art 65
S 2					Nat. kl.vaart. uit praktijk	Bijl. IV art. 65
Art V						
A	x + >			Nw. IV	+ Nat. invulling	Bijlage V nieuw (zie: nota van toelichting)
B					wetg.technisch	Bijlage XIII vervalt
Art VI						
A 1,2	x			III/reg 6	+ nat. vanaf 0-300 ton	Bijl. XIA art 6
A 3					aanpassing aan internat. regels	" "
A 4	>				nat. kl. vaart.	Bijl. XIA art. 6
B	x			III/reg 10		" art 10
C	x			III/reg 38		" art 38
D	x			III/reg 41		" art 41
E	x			III/reg 42		" art 42
F	>				nat. kl.vaart.	" art 55
Art VII						
A		x		VII/reg 7		Bijl. XVII art 6
B					nat. > wijziging regl. houdende verkrijging v. geneesk. verkl. voor de scheepvaart (regl. ex artt. 31 en 33 Schepelingenbesl)	Bijl. XXIII art 7

Art VIII overgangsbepaling
Art IX Inwerkingtredingsbepaling